



1

33^e jaargang - nr. 215 - 33^e année - n° 215

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle



DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

oktober 1987
octobre 1987

LID
fppb
MEMBRE

33° jaargang nr 1
33° année no 1

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 806 666

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter:

R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire:

Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese en P. Van Damme

inhoud sommaire

périodicité de neptunus...? - periodiciteit van neptunus...? door eddie van haverbeke	2
operatie «perziche golf»	3
en marge des activités maritimes dans le golfe... une guerre qui n'est pas perdue pour tout le monde par j.m. de decker	31
nog l.r.m.p.a. door fkp(r)d van houdt w.fr.j.	35
voyage à la côte d'Afrique, au portugal et en espagne d'eustache de la fosse, bourgeois de la ville de tournai (1479-1480) par jean dams	37
courrier des lecteurs le naufrage du «comte de smet de naeyer» par f.t. van dyck	43
de zee en de kunst de 18e eeuw. pieter-norbert van reysschoot; jan garemijn en zijn school door norbert hostyn	47
training firth of forth flot 22 effecacité et «esprit» par le capitaine de frégate g. busard	53
woorden uit de zeemanskist - oorlam door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	57
wreck disposal par le maître-principal (e.r.) g. trempont	59
hoofdaalmoezenier «padre van parijs» op rust	61
herkent u ze nog?	63
bovesse...? vous avez dit bovesse par françois bovesse, 1890-1944	65
info-reserve	67

Inderdaad, soms wel eens een «vraagteken», ook voor de redactie!

Als we dit probleem - of fenomeen - eigen aan ons tijdschrift hier eens heel speciaal willen belichten, dan vindt dit zijn oorsprong in de brieven, kaartjes en telefoons die we regelmatig daaromtrent ontvangen.

Laten we eerst zeer duidelijk stellen dat iedere abonnee op ons tijdschrift die zijn abonnementsbijdrage betaald heeft, *steeds* zes nummers van Neptunus ontvangt, principe waarvan we nooit zijn afgeweken en waar de abonnee trouwens recht op heeft. Deze zes nummers kunnen echter wel gespreid zijn over twee kalenderjaren en de nummers volgen zelden elkaar tweemaandelijks op!

Als toemaatje op deze reeds verwarrende toestand verschijnt het eerste nummer van iedere nieuwe jaargang stevast na de vakantie... dus eind september of oktober.

De punctuele abonnees - en zo hebben we er veel - die blijven steeds maar hun abonnementsgeld in januari betalen, met als gevolg dat zij na een aantal jaren gewoonweg de tel kwijt raken! Wees echter gerust, onze abonnementsdienst houdt alles bijzonder nauwkeurig bij.

Wat ligt nu aan de basis van deze situatie?

Hiernavolgende feiten zullen op deze vraag wellicht een antwoord geven:

— Neptunus wordt uitgegeven door een «Vereniging zonder winstoogmerk» en niet door de Zeemacht, alhoewel het tijdschrift uiteraard de belangen van de Zeemacht verdedigt, de Zeemacht propageert en door Zeemachtspersoneel «in elkaar gestoken» wordt.

— Neptunus ontvangt géén toelagen, noch van de Staat, noch van het Ministerie van Landsverdediging, noch van de Zeemacht, m.a.w. Neptunus dient zichzelf te bedruipen.

— De Abonnementsprijs van Neptunus dekt twee nummers van het tijdschrift, de overige nummers worden betaald via de inkomsten van de publiciteit en de opbrengst van het «Neptunuswinkeltje».

— Neptunus werkt met «vrijwillige» - lees onbetaalde - medewerkers die voor de bijdragen zorgen.

Als we bovenstaande feiten ontleden dan liggen de antwoorden voor de hand:

1. Neptunus verschijnt slechts als er voldoende artikels binnen zijn.

2. Neptunus verschijnt slechts als er voldoende financiële middelen voorhanden zijn, dus voldoende geld op de bankrekening

Dat zijn de feiten en we geloven niet dat we in de directe toekomst op enige verandering moeten rekenen. Laten we het echter zo stellen... deze toestand is niet van gisteren, maar reeds vanaf het eerste jaar, en we beginnen aan onze 33ste jaargang, bovendien krijgen we nu ons persoonsblad «Info-Marine» als toemaatje, m.a.w. heel wat intern Zeemachtspersoneel! Dus laten we niet te hard klagen, voor een zeer geringe prijs van 400 F, krijgt de lezer toch nog altijd heel wat maritieme en zeemachtinfo, zij het dan niet «klokvast».

Waar vindt men nog zo iets?

E.V.H.

L'irrégularité de la parution de Neptunus fait l'objet de nombreuses plaintes de la part de nos lecteurs; elle crée d'irritants problèmes tant pour les abonnés que pour la rédaction.

Soulignons tout d'abord fort clairement que chaque abonné en règle de cotisation reçoit les 6 numéros de la revue auquel il a droit, c'est un principe dont nous ne nous sommes jamais départis. Mais, et cela est fort regrettable, ces 6 numéros s'étalent à cheval sur deux années civiles consécutives et paraissent rarement, nous l'avouons, à la cadence souhaitée d'un numéro tous les deux mois.

De plus le premier numéro de chaque nouvelle série paraît invariablement à la fin des grandes vacances en septembre parfois en octobre.

Les abonnés ponctuels et réguliers (et nous en comptons beaucoup), qui payent leur abonnement en janvier doivent donc attendre huit à neuf mois avant de voir arriver leur premier numéro d'où confusion. On s'embrouille.... on ne sait plus où on en est! Soyez sans crainte, le service des abonnements lui ne s'y perd pas et tient ses fiches avec précision.

Qui faut-il donc incriminer?

Cherchons la réponse dans les faits suivants:

— La revue Neptunus est éditée par une «Association sans but lucratif» et non par la Force Navale bien que de toute évidence le magazine lui soit consacré et qu'il soit réalisé par des personnes qui en font parties.

— Neptunus ne reçoit pas de subvention, ni de l'Etat, ni du Ministère de la Défense, ni de la Marine. En d'autres mots, Neptunus est «selfsupporting»

— La recette des abonnements permet de tirer deux numéros, pas plus. Les autres numéros doivent être payés par les revenus de la publicité et de la «Boutique».

— La revue est alimentée en articles par des collaborateurs bénévoles non rétribués.

A l'analyse de ces éléments on constate que:

1. Neptunus paraît lorsqu'il y a suffisamment d'articles.
2. Neptunus paraît lorsqu'il y a suffisamment d'argent pour payer les imprimeurs, les clichés etc.

Ce qui explique, sans plus, l'irrégularité de la parution. Faute d'une réserve financière suffisante et faut d'un fond d'articles de réserve, il n'y a pas de remède.

Nous souffrons de cette situation depuis de la création de la revue et nous avons vécu ainsi bon an mal an, depuis 32 ans, grâce à la fidélité et la patience de la grande majorité de nos lecteurs.

Seule amélioration apportée depuis quelques années: l'adjonction du bulletin d'information interne, l'Info Marine, qui est tiré à part et qui donne des nouvelles suivies sur la vie de la Force Navale.

Que le lecteur ne nous en tienne pas rigueur! Nous faisons de notre mieux pour satisfaire son désir d'être informé sur la Force Navale et sur l'évolution du monde maritime en général, même si ces informations ne doivent lui parvenir qu'avec in certain retard.

E.V.H.

OPERATIE «PERZISCHE GOLF»

Maandagavond 21 september jl., ontstond er in Oosten-de omstreeks 18.15 H een moment van intense emotie, toen de Zinnia, de Breydel en enkele minuten later de Bo-vesse hun trossen losgooiden en koers zetten naar de Golf. «Moge de wind gunstig waaien. Goede vaart en behou-den thuiskomst». Met deze woorden nam de Minister van Landsverdediging enkele minuten eerder afscheid van de

kleine Belgische vloot. 's Morgens had Z.K.H. Prins Albert reeds een bezoek gebracht aan de bemanningsleden en hen veel geluk gewenst. Aan de hand van een aantal pers-knipsels en eigen foto's brengt Neptunus een verslag uit over dit afvaren en alles wat er aan vooraf ging qua voor-bereidingen.



Missie van de Belgische Zeemacht in de Perzische Golf

(Uittreksels persconferentie van F.-X. de Donnea)

Het welslagen van de operatie veronderstelt dat er afspraken worden gemaakt in de volgende drie domeinen:

Bescherming

België zendt naar de Golf schepen die een louter defensieve rol hebben. Hun boordbewa-pening laat hen alleen toe de nabije zelfverdediging te verzekeren.

... het geografisch gebied dat aan het Belgisch eskader voor interventie wordt toegewe-zen, moet worden beperkt tot de zone die door de Britse vloot kan worden bestreken. De Britse vloot overweegt naar ons weten voor het ogenblik slechts operaties in de Golf van Oman, de Straat van Hormoez, het zuidelijk gedeelte van de Arabisch-Perzische Golf en ten oosten van Qatar.

Logistieke steun

...de aanwezigheid van een Belgisch commando- en ondersteuningsschip een essentieel element in de ondersteuning van het Belgisch eskader. Nederland hoopt te kunnen rekenen op logistieke ondersteuning door de Belgische marine.

De «ZINNIA» zal de gevraagde steun verlenen.

...de noodzaak een schuilhaven te vinden in de nabijheid van de operationele zone. Deze haven moet beschikken over een infrastructuur voor herstellingen en in de onmiddellijke nabijheid zouden zich eveneens een luchthaven en medische voorzieningen moeten bevinden.

Coördinatie van de operaties

De aanwezigheid van schepen van zovele nationaliteiten in het Golfgebied maakt het nodig de operaties nauwkeurig te coördineren.

Dit Belgisch-Nederlandse smaldeel zal opereren in nauw overleg met de Britse vloot in de Golf, die ondermeer zal instaan voor de bescherming.

Vanuit operationeel standpunt zal dit weinig problemen scheppen, aangezien de drie marines dagelijks samenwerken in het gebied van het Kanaal en de Noordzee. Zij staan immers reeds in vredetijd onder hetzelfde grote NAVO-commando voor de Kanaalzone en de Noordzee (CINCHAN).

De verplaatsing naar de Golf zal ongeveer 5 weken in beslag nemen. De reisweg verloopt van Zeebrugge via het Kanaal, de Atlantische Oceaan, de Straat van Gibraltar, de Middellandse Zee, het Kanaal van Suez, de Rode Zee, de Golf van Aden, de Indische Oceaan, de Arabische Zee, de Golf van Oman.

De totale afstand bedraagt ± 6.000 zeemijlen (11.100 km), wat het noodzakelijk maakt om onderweg minstens tweemaal een haven aan te doen.

OPERATION «GOLF PERSIQUE»

Moment d'intense émotion lundi, 21 septembre à Ostende quand vers 18 Hr 15, le Zinnia, le Breydel et quelques minutes plus tard le Bovesse ont largué les amarres, mettant le cap sur le Golfe.

«Bon vent, et revenez-nous sains et saufs» c'est en ces termes que le Ministre de la Défense nationale avait, quel-

ques minutes auparavant, salué le départ de la flotille belge. Le matin S.A.R. le Prince Albert qui était venu rendre visite aux membres d'équipage et leurs souhaiter bonne chance. A l'aide de coupures de presse et de photos Neptunus rend compte de ce départ et des préparatifs préliminaires.



Mission de la Belgique dans le Golfe persique

Extraits de la conférence de presse de F-X de Donnea.

'La réussite de l'opération suppose qu'un accord intervienne dans les trois domaines suivants :

Protection

La Belgique envoie dans le Golfe des navires dont le rôle est essentiellement défensif. L'armement à leur bord permet seulement une auto-défense rapprochée.

(...)L'aire géographique d'intervention assignée à l'escadre belge devra être limitée à la zone couverte par la flotte de la Grande-Bretagne. La marine britannique, selon nos informations, n'envisage pour le moment que des opérations dans le Golfe d'Oman, le Détroit d'Ormuz, la partie sud du Golfe arabo-persique et à l'Est du Qatar.

Appui logistique

(...)La présence d'un navire belge de commandement et de soutien logistique est un élément essentiel pour appuyer l'escadre belge. Les Pays-Bas espéraient pouvoir compter sur notre appui logistique.

Le «Zinnia» fournira l'aide demandée.

(...)Il est nécessaire d'avoir un port d'attache à proximité de la zone opérationnelle : ce port devrait disposer de facilités de maintenance, un aérodrome devrait se trouver à proximité, de même que des installations médicales.

Coordination des opérations

La présence dans la région du Golfe de navires appartenant à autant de pays différents rend indispensable une étroite coordination des opérations.

Cette escadrille belgo-néerlandaise opérera de concert avec la flotte britannique dans le Golfe. Celle-ci se chargera entre autres de la protection. Du point de vue opérationnel, ceci ne créera que peu de problèmes, vu que ces trois marines collaborent régulièrement dans la Manche et la Mer du Nord. Elles dépendent d'ailleurs déjà en temps de paix du même grand commandement OTAN pour la Manche et la Mer du Nord (CINCHAN).

Le déplacement vers le Golfe prendra environ 5 semaines. L'itinéraire passe par la Manche, l'Océan Atlantique, le Détroit de Gibraltar, la Mer Méditerranée, le Canal de Suez, la Mer Rouge, le Golfe d'Aden, l'Océan Indien, la Mer d'Arabie et le Golfe d'Oman.

La distance totale s'élève à environ 6.000 miles nautiques (\pm 11.100 kms), ce qui obligera l'escadre à effectuer deux escales en cours de route.'

LES NAVIRES - DE SCHEPEN



A 961 - ZINNIA

Le 6 mai 1967, le Zinnia a quitté les chantiers Cockerill Yards à Hoboken.

C'est un navire de commandement et de soutien logistique d'un groupe de lutte contre les mines.

Sa coque est entièrement soudée et les oeuvres mortes, à l'exception de la passerelle, sont dépourvues de hublots ou de fenêtres. Une grue de 3 tonnes dessert les deux cales de la plage avant, une grue identique à l'arrière servant à la manoeuvre du matériel lourd ; cette plage arrière comporte, en outre, un hangar télescopique destiné à abriter un hélicoptère Alouette III et une plate-forme pour l'atterrissage de celui-ci.

Sa coque double contient 300 tonnes de gasoil pour le ravitaillement des unités qu'il soutient. De nombreux magasins, ateliers de réparation et installations médicales complètent son équipement logistique. La passerelle et la chambre de navigation sont équipées du matériel le plus récent en ce domaine.

L'armement actuel est limité à trois canons de marine de 40 mm.

Quatre pompes de 90 mètres cube/heure, produisant un jet de 90 m, deux pompes mobiles de 60 m³/heure, un appareil à mousse de 4500 l/minute et de nombreux appareils portatifs l'équipent pour la lutte contre le feu. Tout le navire est « air-conditionné ».

Caractéristiques

Navire de Commandement et de Soutien Logistique

- déplacement: 2433 t
- longueur: 99,50 m
- largeur: 14 m
- tirant: 3,60 m
- propulsion: 2 moteurs diesel de 2500 CV, 1 hélice d'étrave propulsée par un moteur de 400 CV équipé d'un

A 961 ZINNIA

Op 6 mei 1967 verliet de Zinnia de dokken van de «Cockerill yards, Hoboken». De Zinnia is een commando- en ondersteuningsschip voor mijnenvegers en -jagers.

De romp van het schip is volledig gelast. De bovenbouw, met uitzondering van de brug, bezit noch vensters, noch patrijspoorten. Een hydraulische kraan van 3 ton bedient de ruimen op het voordek. Een gelijkaardige kraan behandelt zwaar materieel op het achterdek. Op dit achterdek, dat als landingsplaats voor een helikopter Alouette III ontworpen werd, staat een ineenschuifbare loods.

De dubbele bodem bevat 300 ton gasoil voor het boorraden van de mijnenvegers en -jagers. Talrijke magazijnen, hefstellingswerkplaatsen en een ziekenboeg maken van de Zinnia een volledig steunschip. Brug en stuurhuis zijn op de meest moderne wijze uitgerust.

De huidige bewapening is beperkt tot drie 40 mm luchtafweerkanonnen met enkele loop. De brandbestrijding wordt verzekerd door vier zeewaterpompen met een debiet van 90 m³ per uur; een schuimblusapparaat met een capaciteit van 4500 liter per minuut en talrijke draagbare blustoestellen.

Het hele schip heeft airconditioning.

Eigenschappen

Commando- en ondersteuningsschip

- Verplaatsing: 2433 t
- Lengte: 99,50 m
- Breedte: 14 m
- Diepgang: 3,60 m
- Aandrijving: 2 dieselmotoren van 2500 PK, 1 boegschroef aangedreven door een motor van 400 PK, uitgerust met een passief vloeistofstabilisatie-systeem voor beperkte snelheden

système de stabilisation à liquide, destiné aux vitesses réduites.

- vitesse: 18 noeuds
- autonomie: 7700 miles nautiques à 16 noeuds
- armement: 3 pièces simples de 40 mm
- équipage: 13 officiers, 46 sous-officiers et 64 premiers matelots et matelots
- construction: Cockerill Yards à Hoboken
- marraine: S.M. La Reine Fabiola
- entrée en service: le 6 mai 1967

Dragueurs de mines et chasseurs de mines océaniques (MHSO)

Navire: BREYDEL. Nr. M906. Date: 1955

Navire: BOVESSE. Nr. M909. Date: 1956

- longueur hors tout: 52,70 m
- largeur: 10,70 m
- tirant d'eau: 3,20 m
- vitesse: 14 noeuds
- déplacement: 720 t
- autonomie de 2400 miles à 12 noeuds
- propulsés par 2 moteurs Diesel GMC en 800 CV. 2 hélices à pas variables. 2 gouvernails
- équipage: 5 officiers, 34 sous-officiers et 32 matelots.

Mission

Dragage et recherche de mines marines ancrées ou de fonds de tous types. Ce type de dragueur peut exécuter des missions prolongées et, du fait de sa taille, est moins influencé par l'état de la mer.

- Snelheid: 18 knopen
- Aktieradius: 7700 mijlen aan 16 knopen
- Bewapening: 3 enkele kanonnen van 40 mm
- Bemanning: 13 officieren, 46 onderofficieren, 64 eerste matrozen en matrozen
- Constructie: Cockerill Yards in Hoboken
- Meter: Z.M. Koningin Fabiola
- Indiensttreding: 6 mei 1967.

Hoogzee mijnenvegers en mijnenjagers (MHSO)

Schip: Breydel. Nr: M906. Datum: 1955

Schip: Bovesse. Nr. M909. Datum: 1956

- Lengte: 52,70 m
- Breedte: 10,70 m
- Diepgang: 3,20 m
- Snelheid: 14 knopen
- Waterverplaatsing: 720 ton
- Actieradius van 2400 mijlen aan 12 knopen
- Aangedreven door 2 dieselmotoren GMC van 800 PK, 2 omkeerbare schroeven, 2 roeren
- Bemanning: 5 officieren, 34 onderofficieren en 32 matrozen.

Opdracht

Opzoeken en vegen van verankerde en diepe zeemijnen. Deze mijnenveger kan langdurige opdrachten uitvoeren en is vanwege zijn afmetingen minder afhankelijk van de weeromstandigheden op zee.



LES EQUIPAGES



DE BEMANNING

A961 - ZINNIA

CPF BUSARD
 LDV LACROIX
 LTZ PUTZEYS
 KVK VANMAERCKE
 KVK VINCK
 VTZ DOBBELAERE
 LDV DEJARDIN
 2EV VANHERLE
 2EV WATHELET
 2VZ DIERYCKXVISSCHERS
 VITZ VANMAELE
 VITZ STREMES
 1LT VAN BOGAERT
 TAND. PEETERS
 1OA SERRUYS
 2VZ/KRO ELLEBOUDT
 1MC SAENEN
 2MR MAHIEU
 MAT VAN NIEUWENHUYSE
 MAT VAN CAUTER
 1MC DEMOULIN
 KMT VAN DEN HEUVEL
 1MC ZEEBROEK
 2MR DAUBRESSE
 KMT BRUYNEEL
 MAT VAN DOMMELE
 2MR GOUWY
 2MR FRAUSSEN
 1MT FONDU
 MAT LEBRUN
 MAT MAES
 MAT SCHWAENEN
 MAT NAVEZ
 MAT DOBBELAERE
 1MT BERTHOT
 1MT CEULEMANS
 1MT DE WAELE
 MAT DE RAEDT
 1MT VAN DER STOCK
 MAT SCURANI
 MTR DEVIS
 1MT BALLIEU
 1MT ASSELMAN
 1MC LEMOINE
 MTR CASTELEYN
 1MR BENOOT
 1MT DE SCHRIJVER
 2MR VAN SPEYBROEK
 1MT SCHERPEREEL
 QMT ANCION
 MAT SOENS
 MAT SOOLS
 10M PAULY
 1MR TARASSIOUK
 MTR DE KOK
 2MR KEMP
 2MR VINGERHOETS
 2MR DE GEYTER
 2MR ALBRECHTS
 2MR GONTIER-VERSAILLES
 2MR BOGAERT
 1MT MEERSEMAN
 1MT BLOMME
 1MT MARQUEBREUCQ
 1MT GERARD
 KMT CLOSSET
 1MT LANNOYE

1MT KENENS
 MAT VAN EUKEM
 MAT POPPE
 MAT ROSSEEUW
 MAT OOSTERLYNCK
 1MC DELBRASSINE
 2MR GAHLER
 KMT VANDERGHOTE
 1MT POLLET
 MAT PETRANIC
 1MT DE COCK
 2MR CHRISTIAENS
 1MR WARNEZ
 2MR MARTING
 KMT DE VRIENDT
 MAT EPPE
 2MR BILLE
 2MR BAILLET
 MAT VAN HOUTTE
 1MT CHIF
 MAT COPPENS
 MAT MINET
 MAT CASIER
 MAT TRATSART
 MAT LETELLIER
 MAT VERBECKMOES
 MTR DE VLIJGER
 2MR CROMMELYNCK
 MAT SMET
 1MC NEVEJANS
 MAT BOGAERT
 1MC HUYGHE
 2MR VAN BREE
 1MC DE BODE
 2MR HAMERS
 1MC VERVOORT
 2MR SNOECK
 1MC SMITS
 1MC PREVOT
 MAT STOFFELEN
 1MR DECLERCQ
 1MT DEBUSSCHERE
 MAT DEBLIECK
 1MC STEELANDT
 1MR NOWAK
 1MR VAN MASSENHOVE
 1SM PILETTE
 1SM LAENEN
 2MR DEBEL

MAT VAN LANCKER
 MAT COPMAN
 1MC DE KEYSER
 2MR RYS
 2MR PETERS
 1MT DEBUSSCHERE
 1MT DECLERCQ
 MAT NELIS
 1MT COPPENS
 1MT PIRLOT
 1MT VAN POTTENBERGHE
 1MT SCHOETERS
 MAT BONTE
 MAT DE BRUYNE
 MAT SLOCK
 1MT JOOS
 1MT GOOSSE
 MTR SMISSAERT
 2MR OLIEBOS
 2MR VERMOTE
 2MR MAES
 2MR DEFOER
 2MR DE GRAEVE
 KMT MEUTE
 MAT VERHELST
 1MT DE VOS
 MAT DE BECKER
 MAT DEVROYE
 MAT VAN HAELTER
 MAT HEYRICK
 2MR VAN HAESENDONCK
 2MR UYTTEBROECK
 2MR VAN NIEUWENHUYSEN
 1MT LIPPENS
 MAT CAUFRIEZ
 2MR DEWULF
 2MR VANDEKERCKHOVE
 1MT DE BEUKELAER
 MAT VAN STEELANT
 MAT GUILLEMYN
 MAT VANDENBERGHE
 1MT DE KLERCK
 2MR WINDMEULEN
 2MR LEURIDON
 1MT FRANKCX
 MAT MAGNANTE
 1MR JANSEN
 1MT VAN STEELANT
 1SG BAUWENS

M909- BOVESSE

1LZ BEULEN
 VTZ FISSERS
 2EV BERTHOLET
 2VZ VELGHE
 2VZ ROHART
 10M SPIESSENS
 MAT DEVOS
 MTR PAUWELS
 MTR CHAPEL
 MAT VERMEIRE
 MAT WILLEMS
 1MT ANDRES GUTIERREZ
 MTR PRIME
 1MR VAN OVERSTRAETEN
 2MR HELLEMANS
 MAT LUXEM

M 906 - BREYDEL

1LZ COUWENBERGH
 VTZ VAN EYKEN
 2EV GILLIS
 2EV MURANGWA
 2EV DEFAYS
 2EV DOR
 MTR VAN ASSCHE
 MAT GUERET
 MTR VIERSTRAETE
 2MR GUILLE
 1MT DE GRYSE
 MAT MINSART
 KMT VAN HOUCKE
 MTR DE SAEVER
 2MR MERTENS
 MTR WATTELAIN

MAT	WILLAERT	MAT	VAN DE VELDE	2MR	RAMAEL
MAT	PIERRE	1MT	BEELAERT	2MR	CAMBY
MAT	LOUCKX	1MR	MOEYAERT	2MR	KIMPS
1MC	GEERAERT	2MR	DE GRYSSE	1MT	RENIER
2MR	CHRISTIAENS	2MR	DEFER	MAT	MESTDAGH
2MR	LEMAIRE	2MR	VANDER HEYDEN	2MR	DAMS
1MT	VAN BAVINCKHOVE	2MR	CLYBOUW	2MR	DECLERCQ
1MT	VERBRUGGEN	2MR	ERSOCH	MAT	DE BREE
MAT	FIVEZ	1MT	JANSSSENS	MAT	KORTHOUT
MAT	DECHENEUX	1MT	ZAMAN	MAT	TSIMACIDIS
MAT	VERTONGEN	1MT	VANHEE	MAT	ZAMAN YVES
1MT	HOFFMAN	MAT	DAYER	2MR	VAN EYSENDYCK
MAT	MASSON	1MT	POETS	MTR	DE BLOCK
MAT	PELEMAN	MAT	PROVOST	MAT	WELTJENS
MAT	NOEL	MAT	JACOBS	2MR	BELIS
1MT	BELPAEME	MAT	VANDEN BUYS	MAT	TASSIGNY
				SGT	MYLLE

LE DISCOURS DU MINISTRE - DE TOESPRAAK VAN DE MINISTER

Officiers, Sous-officiers, Quartiers-Maitres et Matelots,

Pour la deuxième fois cette année, notre marine se trouve au centre de l'actualité et des débats.

Il y a à peine six mois en effet, lors du dramatique naufrage du «*HERALD OF FREE ENTERPRISE*», vous vous êtes mis à l'honneur en faisant preuve de sang-froid et de courage, et vous avez ainsi réussi à atténuer les conséquences de cette catastrophe.

Aujourd'hui vous vous apprêtez à prendre la mer pour exécuter la mission que le Gouvernement vient de vous confier et ceci dans le but de contribuer à assurer la liberté de navigation dans les eaux internationales de la région du Golfe Persique.

Si votre intervention lors du naufrage du «*HERALD*» revêtait un caractère exceptionnel, la technique de la mission qui vous est confiée aujourd'hui fait véritablement partie de votre métier: vous y êtes préparés. Je suis dès lors persuadé que la mission dont vous êtes chargés aujourd'hui, vous l'accomplirez parfaitement car, je le répète, c'est votre métier et la réputation de notre Force Navale en matière de déminage n'est plus à faire.

Sans doute votre départ aujourd'hui, et la séparation qu'il implique, seront-ils perçus par la majorité de nos concitoyens comme quelque chose de tout à fait hors du commun. Pour vous, marins, et pour vos familles, cette situation n'est pas si exceptionnelle: les absences prolongées de vos foyers font partie de votre vie professionnelle. Il s'agit d'une de ces servitudes propre au métier militaire, souvent méconnues du grand public. Le courage avec lequel vous les affrontez, vous honore.

La mission qui vous est confiée revêt une importance politique toute particulière pour notre pays.

Elle démontre que la Belgique prend en effet ses responsabilités au niveau international et fait preuve de solidarité envers ses alliés. Il faut par ailleurs rappeler le caractère purement défensif de la mission qui se déroulera exclusivement dans les eaux internationales.

Je suis extrêmement heureux de la création d'une flottille belgo-néerlandaise. Cette forme de collaboration mettra une nouvelle fois l'accent sur le caractère intégré de nos deux marines, chose à laquelle elles sont quotidiennement habituées. La protection offerte par la flotte britannique souligne encore plus cette intégration qui, - et j'espère que cela ne tardera pas - débouchera sur la création d'une Armée européenne.

Je constate avec grande satisfaction qu'un grand nombre de miliciens se sont portés volontaires pour cette mission.

Officiers, Onderofficiers, Kwartiermeesters en Matrozen,

Reeds voor de tweede maal dit jaar staat onze Marine in het middelpunt van de actualiteit en vormt zij het onderwerp van de debatten.

Nauwelijks zes maand geleden, tijdens de dramatische schipbreuk van de «*HERALD OF FREE ENTERPRISE*» heeft U zich onderscheiden door uw koelbloedig en moedig optreden, waardoor nog meer noodlottige gevolgen van deze ramp werden vermeden.

Vandaag vaart U uit om de opdracht uit te voeren die de regering U heeft toevertrouwd teneinde bij te dragen tot het verzekeren van de vrije scheepvaart in de internationale wateren in en rondom de Perzische Golf.

Terwijl uw tussenkomst bij de scheepsramp met de «*HERALD*» een uitzonderlijk karakter had, maken de technische aspecten van de missie die U vandaag werd toevertrouwd onderdeel uit van uw beroep: U bent ervoor getraind en erop voorbereid. Ik ben er dan ook van overtuigd dat U de taak, waarmee U werd belast, tot een goed einde zult brengen. De reputatie van onze Zeemacht bij de mijnnenbestrijding moet immers niet meer gemaakt worden.

Uw vertrek vandaag, en de lange scheiding die eraan verbonden is, wordt door het merendeel van onze medeburgers als iets ongewenlijks aangeveld. Voor U mensen van de marine, evenals voor uw families, is deze situatie niet zó ongewoon. Langere afwezigheden ver van uw thuis, maken deel uit van uw beroepsleven. Het is één van die servituten van het militaire leven die maar al te vaak door het groot publiek worden vergeten. Het strekt U tot eer dat U deze scheiding moedig aanvaardt.

De zending waarmee U werd belast toont aan dat België zijn internationale verantwoordelijkheid opneemt en blijkt geeft van solidariteit met zijn bondgenoten. Ik wens hier nogmaals te herinneren aan het louter defensief karakter van de opdracht, die zich uitsluitend in internationale wateren zal afspelen.

Ik ben ten zeerste verheugd over de vorming van een belgisch-nederlands flotieltje voor deze operaties. Door deze samenwerkingsvorm wordt nogmaals het geïntegreerd karakter van onze beide marines beklemtoond, iets waaraan ze trouwens dagelijks gewoon zijn. De bescherming die de Britse vloot zal bieden, onderstreept nog meer deze integratie die, liever vroeg dan laat, tot de vorming van een Europese Strijdmacht moet leiden.

Het is verheugend vast te stellen dat zoveel dienstplichtigen zich als vrijwilliger hebben gemeld voor deze zending.

A une époque où l'on reproche parfois à la jeunesse un manque de civisme et de caractère, ceci apporte la preuve du contraire.

En tant que Ministre de la Défense Nationale et en tant que citoyen belge, j'ai confiance en chacun parmi vous qui allez bientôt prendre la mer.

Et... pour le dire en termes de marins: «Je vous souhaite bon vent et revenez nous sains et saufs».

In een tijd waarin men de jeugd wel eens gebrek aan civisme of zelfs aan wilskracht verwijt, wordt hier het tegendeel bewezen.

Als Minister van Landsverdediging en als staatsburger heb ik vertrouwen in elk van U die weldra zult uitvaren.

Tenslotte, om het in zeemanstermen te zeggen: «Moge de wind voor U gunstig waaien, goede vaart en behouden thuiskomst»!

LA PRESSE — DE PERS

Mardi 22 septembre 1987

Ils sont partis pour le Golfe

Le Breydel, le Bovesse et le Zinia, les trois bâtiments de la Force navale belge, ont quitté Ostende, lundi en fin d'après-midi, pour prendre la direction du Golfe Persique où ils participeront aux missions de déminage des eaux internationales, sous la protection de la Royal Navy britannique.

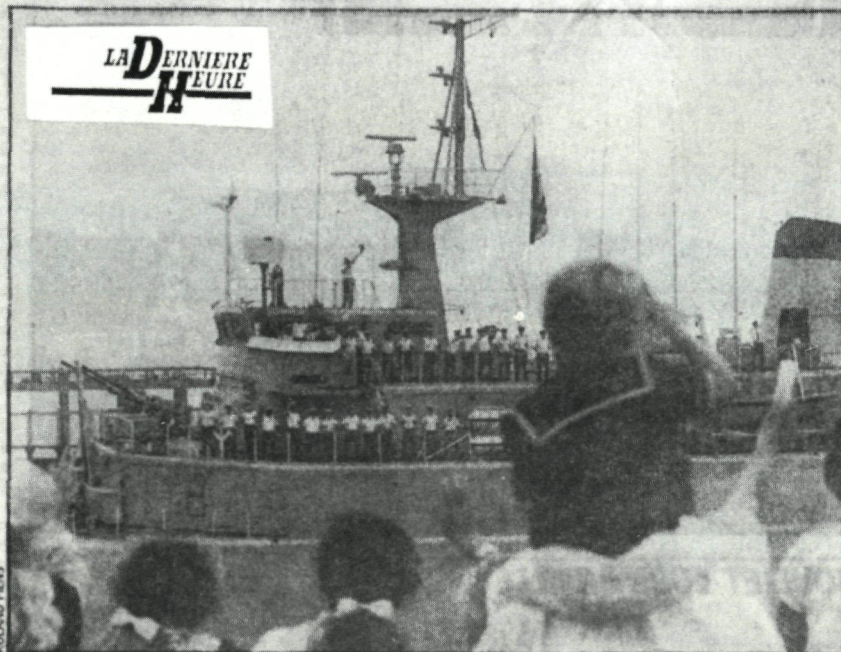
Pour 275 officiers, sous-officiers et marins, cet après-midi

pas comme les autres, était celui du grand départ. Vers une destination qui n'est pas exempte de danger. Le Golfe est devenu une véritable poudrière, même si la mission de nos marins est strictement pacifique.

Le prince Albert et le ministre de la Défense François-Xavier de Donnea étaient sur place pour assister au départ des trois bateaux.

Les familles des partants composaient une véritable foule agitant les mouchoirs. Ce départ s'assimila un peu à une fête. Celle de l'espoir qu'en 160 jours, durée de la mission de nos dragueurs de mines, rien de fâcheux n'arrivera à nos gars de la marine. Vivement le retour, quand même !

Page 4



Cette fois, les dragueurs belges sont partis.

Ainsi que nous vous l'avions annoncé lors de la parution d'un sondage à propos des principales dualités entre la RTBF et RTL, notre collaboration avec Dimarso-Gallup, une des plus importantes sociétés d'enquête de Belgique, trouvera régulièrement des échos dans nos colonnes.

Aujourd'hui et demain, c'est le football belge qui est passé au crible de l'opinion. C'est sûrement une des enquêtes les plus fiables sur notre foot que nous vous présentons. Le foot, c'est le phénomène social de notre temps. Beaucoup de questions sont posées à son propos. Nous répondons à toutes où... à presque toutes. Celles concernant la désaffection du public est parmi les plus intéressantes. La violence est particulièrement mise en cause.

La plupart des personnes interrogées hésitent à laisser aller seul au stade leur fils de 14 ans.

Pages 14 et 15

Bevelhebber Belgisch-Nederlands smaldeel in de Golf

Guy Busard, een tweetalige Belg met Nederlandse relaties

Van onze redacteur

Als maandag om 18 uur de mijnenvegers «Bovesse» en «Breydel» en het bevoorradingsschip «Zinnia» de Oostendse haven uitvaren, staan ze, net als de twee Nederlandse mijnenjagers die deel uitmaken van het smaldeel dat naar de Perzische Golf vertrekt, onder het commando van fregatkapitein Guy Busard.

Busard is in Oostende geboren op 12 december 1935. Zijn lager

Figuur van de week

onderwijs volgde hij in het Frans, zijn middelbaar onderwijs in het Nederlands, wat maakt dat hij vlot tweetalig is. Hij woont in Zaventem, is gehuwd en heeft een zoon.

In 1955 begon hij bij de marine als vaandrig ter zee. Drie jaar later werd hij benoemd als officier. Over zijn verdere carrière spreekt hij nogal flegmatiek: «Ik heb de normale promoties gemaakt, tot en met fregatkapitein in 1983. Een gewone carrière dus. Voorts een specialisatie bij de Koninklijke Marine in Nederland, een stafcursus aan de marinestafschool in Den Haag en specialist duiker-ontmijner, ook bij de Nederlandse Koninklijke Marine».

Hij heeft nog niet in oorlogsgebied geopereerd, maar hij was eerder wel al commandant van de «standing naval force Channel» (Stanavforchan), een NAVO-smaldeel.

Busard verwacht geen problemen inzake de samenwerking met de Nederlanders. «Ik ben gewoon om met hen samen te werken. De twee Nederlandse commandanten die meevaren, hebben eerder dit jaar al samen met mij een oefening meegedaan en ze waren er ook al toen



ik in 1984 commandant was van het NAVO-smaldeel».

Of de drie Belgische en twee Nederlandse schepen samen zullen blijven, dan wel elk in een eigen gebied zullen opereren, kan Busard nu nog niet zeggen. «Dat zie je pas op het terrein. Het is duidelijk dat, als we effectief gaan vegen, de mijnenvegers samen moeten zijn om een groter effect te hebben. Een mijnenjager kan wel afzonderlijk werken».

Geen onbekende

Dat er in Nederland problemen zouden zijn gerezen rond de aanduiding van een Belgische commandant, gelooft de fregatkapitein niet. «Ik ben geen onbekende in Nederland. Ik heb al mijn buitenlandse cursussen bij

de Koninklijke Marine gevolgd en bovendien: in dat kleine wereldje van mijnenbestrijding kent iedereen iedereen. Overigens heb ik in mei van dit jaar ook mijn flottielje afgestaan aan een Nederlandse officier, voor een oefening in de Baltische Zee».

De twijfels die eerder werden geuit door de bevelvoerder van de «Bovesse» over de beveiliging van het Belgisch-Nederlands smaldeel door de Britse vloot, worden niet in dezelfde mate gedeeld door kapitein Busard. «Er is wel een zekere coördinatie nodig. Maar we gaan onze schepen niet riskeren als er geen beveiliging aanwezig is. Neen, dat betekent niet dat we de hele tijd in de buurt van de Britten moeten blijven.

Dat hangt af van de dreiging. Als er geen dreiging is, hebben we ook geen bescherming nodig. Is er wel een belangrijke dreiging, dan nemen we een meer voorzichtige houding aan».

Dat nog altijd geen bevoorradingshaven is voorzien, vormt voor Busard geen reden tot grote ongerustheid. «De Zinnia is een schip dat gebouwd werd om hulp en bijstand te leveren aan 16 mijnenvegers. Er is dus zoveel stockerruimte aan boord, dat de bevoorrading niet direct in gevaar komt. En als de Zinnia moet bijgevoerd worden, beslissen we ter plaatse waar dat moet gebeuren».

Verveling

Het duurt nog vijf weken voordat de mijnenvegers en -jagers ter plaatse zijn. Wie weet is er tegen die tijd helemaal niets meer te jagen of te vegen. Volgens Amerikaanse publicaties worden in de Golf momenteel meer oude koelkasten dan mijnen opgevist. Is de kans dan niet groot dat de circa 270 Belgen en de 100 Nederlanders aan boord van de vijf schepen zich stierlijk zullen vervelen?

«Pas op, er zijn mijnen gevonden, hé», weert Busard de veronderstelling af. «Akkoord, niet meer in de afgelopen maand, maar dat wil niks zeggen. Als er een eerder beperkt aantal mijnen is gelegd, kunnen ze overal liggen en moet je langer zoeken. Neen, ik geloof niet dat de verveling een probleem zou kunnen vormen. We zijn dat leven gewoon en we hebben specialisten aan boord die zich daarmee bezig houden. Een belangrijke rol wordt daarin gespeeld door de aalmoezenier, die ook het sociaal aspect waarneemt. En we zullen inderdaad aan ontspanning moeten denken, zoals een quiz bij voorbeeld, want veel vermaak zal er wel niet zijn in het gebied waar we naartoe trekken».

Op de vraag of het hier niet meer om een politieke actie gaat dan om een militaire, in de zin dat het kennelijk vooral de bedoeling is om de samenhang binnen de Westeuropese Unie aan te tonen, antwoordt de fregatkapitein eerst ontwijkend. «Dat zou je dan aan de politici moeten vragen». Maar dan: «Ik meen dat een deel van mijn opdracht inderdaad is de Westeuropese solidariteit te laten zien. Ik denk dat dit zeer belangrijk is. Maar hiermee ga ik mijn eigenlijk domein te buiten».

Ivan Declercq

«Is er genoeg bier aan boord?»

Prins Albert bij bezoek aan mijnnevengers

Matroos Pascal Maes uit Blankenberge is vorige vrijdag, in allerij, gehuwd om toch maar mee naar de Golf te kunnen. Hij stond er ietwat onwennig bij toen zijn bevelhebber, korvetkapitein Luc Van Maercke, hem voorstelde aan prins Albert. Vergezeld van vice-admiraal Poulet heeft de Prins maandagochtend vroeg een bezoek gebracht aan de mijnnevengers «Breydel» en «Bovesse» (deze laatste op dat ogenblik nog te Zeebrugge gemeerd), alsook aan het logistiek steunschip «Zinnia» te Oostende. De hoge gast bezocht de onderhousdiensten, gevechtsposten en verblijfsruimten van de bemanning. Hij stelde overal vragen naar de gezondheid en het moreel van de mannen die nu onderweg zijn naar het oorlogsgebied. De Prins kent zijn landgenoten, want van o. a. amandant Luc Van Maercke van de «Zinnia» wilde hij onder meer weten of er «voldoende bier aan boord is»? Waarop natuurlijk een bevestigend antwoord volgde.

Werf

De Prins heeft, net als de andere bezoekers, maandag, vrijdagochtend goed meegenoten van zijn vooien ziele. De drie schepen gelijken nog steeds op een werf, met roestlindende kranten, kabbels, losgeraakte geplaatste stencils en een burgerpersoneel dat nog aan het werk is in de ruimten van de verschillende vaartuigen. Er wordt nog getimmerd en gezaggd dat het een hut is en de oorspronkelijke werkzaamheden zijn zelfs niet onderbroken geweest tijdens het gesprek met de bevelhebber van de Belgische flomatie, ingekapitein Guy Boudet.

In het logies van de mijnneveger «Breydel» informeerde de Prins bevelhebber van de gezondheidstoestand van eerste matroos Roger Declercq, uit Blanken, die net een eenjarige operatie achter de rug heeft maar toch van de partij wil zijn. Deze beroepsverwijzer, sinds 1966 bij de Zeemacht, heeft de belangrijke opdracht van seier. «De Prins wenste ons een goede vaart toe en vroeg ook of alle in de lade is aan boord van het schip», zo vertelde Roger Declercq ons. Bij tweede minister Marc Christiaens, uit Brugge, stelde de hoge bezoeker vragen naar de taak van het eigenlijke mijnneveger. Marc Christiaens: «Het is niet zinnig de lade van de reis die voor ons speciaal is ik ben, met de Zeemacht, al ruim 5,5 maand op het gewest. Maar, thans word in het begin, waren we wat overtuigd over de aard van deze operatie. Het was wel een moedige tegengiften indien we nu speciale problemen zouden krijgen. Ten slotte waren we niet in het eigenlijke oorlogsgebied».

De Prins bezocht ook de ziekenboeg van de «Zinnia», waar er nog kranten materiaal hun plaats moeten krijgen. In de hantelruimten van dat schip stelde hij vragen naar de logistieke mogelijkheden aan onder meer kwartiermeester Jacques Cloeset, uit Verviers, en minister Herbert De Kolk, uit Terneuzen. Deze laatste over de tacht naar de Golf. «Door al die jarenlange oefeningen ben ik realist geworden. En met al het werk van de jongste dagen hebben we nog niet veel tijd gehad om over deze reis na te denken. Voor ons geldt we krijgen een vaartocht, over de politieke achtergrond houden we ons niet erg bezig».

Prins Albert betoonde ook veel interesse voor de satellietverbinding (waar technici van Sat Electronics de laatste haai aan legden) «Is de apparatuur goed tegen de warmte bestand?», zo vroeg hij, waarop prompt het antwoord: «Dergelijke Satellieten werken, zonder de minste moeilijkheden, op tal van schepen die in kalde bloeddien gebieden opereren».

Kwartiermeester William Van Den Heuvel legde de gast uit hoe de helikopters gevuld worden. De man heeft er ruim twintig jaar vaartijd op zitten en krijgt dan ook een pleister van zijn commandant die duidelijk goed op de hoogte is van al het wel en wee van zijn

manschappen. «Neen, ik maak me geen zorgen» aldus de kwartiermeester. «Hopelijk blijft het zo. Het moreel is goed en dat is het belangrijkste».

Pas gehuwd

Verscheidene pieppieppie matroos zijn inderhaast gehuwd. Beroepsverwijzer Pascal Maes, uit Blankenberge, werd door commandant Luc Van Maercke aan de Prins voorgesteld. De matroos vertelde hoe hij, met bijzondere toestemming van de procureur, de wachdienst tot trouwen mocht inkorten. Hoe hij tegen de lange reis naar de Golf aankijkt? «Afwachten maar», zegt Pascal Maes. We zullen er wel het beste van maken».

Aan eerste matroos Ernest Meersman, uit Kortrijk, stelde de hoge bezoeker enkele vragen naar de lading en de uitrusting van het schip. Dat behoort immers tot de duidelijk omschreven taak van deze eerste matroos. «We doen nu al vijftien jaar manoeuvres. Nu is het eigenlijk een «edit». Het grootste probleem wordt wellicht de warmte», zo klokt het. «Het is ons werk. We hebben er voor geleerd», zei tweede meester Erwin Geuey die, als busmeester, ook verantwoordelijk is voor het onderhoud en het overbrengen van allerlei materiaal. Na het bezoek aan de «Breydel» en de «Zinnia» inspecteerde de Prins ook nog de «Bovesse».

A. VOLLMACHER



HET LAATSTE NIEUWS



Op weg naar de Golf

VERVOLG VAN BLZ 1

Een ontroerend «Tot ziens» aan zoonje en vrouw

Traanen bij het afscheid van de familie

Afwezig

Bij de naamroeping, even voor de afvaart te Oostende van gebieden dat twee beroepsnavigatoren niet waren komen opdagen. Achteraf bleek dat één van hen zich op de Breydel bevond. In Brest komt er ook nog een matroos van het bevel «Wielingen» aan boord. Het betreft een Arabier waarvan gehoopt wordt dat hij evenwel als tolk zal kunnen fungeren.

Bij het afscheid op de kaai waren de reacties van de familieleden doorzwaai vrij machtig. «Dennis is dienst», zei Laudo Vingerhoets, wiens 21-jarige zoon Jansy, onderofficier beroepsnavigator is aan boord van de «Zinnia». «Men heeft de zaak niet te dramatiseren».

De vader van 1ste matroos Peter De Cock, elektricien op de «Zinnia».

«Men heeft de mensen hier veel opgehoort. Het komt allemaal wel voor mekaar. Voor mijn jongen wordt het wel een ervaring. Als er ginder boeliken vallen, dan krijgen wij er hier ook van». Mevr. Yvonne Vrooman, grootmoeder van Thierry Soen, uit Moeskroen, 20-jarig milicien op de «Zinnia». «Ik gaf hem een mone». St. Christoffel medaille toe. Hij zal wel bewaard blijven». Ook de ouders en de verloofde van eerste luitenant Dirk Strenen uit Oostende, stonden op de kaai. Hun zoon was de enige die nog niet meten aan boord mocht. Hij zou met zijn vrouw pas landen op het schiedschip van de «Zinnia», te volle zee. Moeder zei: «Ik had liever dat hij niet mee ging». Maar vader: «We moeten solidair zijn in Nieuw-Verbond». De verloofde stond er maar stiltes bij, maar zei toch: «Vijf is zijn werk».

Bekroning

Alain Elleboert (25), uit De Haan, vaart met als dekkoffier, inderhaast beland met de navigatie. Hij is nu maar sinds zaterdag op de hoogte van zijn vertrek naar de Golf. Vader en moeder hebben juist afscheid genomen van hun zoon. Vader Jean Elleboert: «Mijn zoon ziet dit als de bekroning van zijn militaire dienst. Hij gaat er met overtuiging naar toe. Hij heeft

trouwens voldoende voorbereidingen meegemaakt». Naar verhoort zullen de 34 dienstmaatschappijen wier contract in de Golf voor goed afloopt, door de Belgische Luchtmacht later terug naar huis worden gestuurd. Voor zover de mijnnevegers daar natuurlijk op dat ogenblik nog nodig zijn. Bij de Zeemacht wordt er nu ook al gewerkt aan een speciaal instructie voor aanleiding van Karama, als de scheiding tussen families en militairen zwaar doorvoegt. Meen kon men daarvoor maandag nog met kwijt.

Wenigen van de duizenden mensen die zich maandagavond verdrongen op het Oostendse stakersel, zullen gemerkt hebben dat er ook nog legatonsaren zijn van het Belgisch optreden in de Golf. Een directie liden van de Parij van de scheid gescheiden met moete enkele strooblijven waarop te lezen stond: «Gee Belgische mijnnevegers naar de Golf». Toen re-evalueren een gelijkaardig spandoek ontboden op de kaai, vond de politie het welletjes. Na een korte achtervolging vertel één van de drie optrekkers in een cafe in de Langstraat en voor overnavigatie meegenomen. Dit kleine incident was echter helemaal niet van aard om de uurbuige sfeer van dit toch wel ontroerend afscheid te temperen.

J.M.P.

«Vertrouwen en moed»

In zijn toespraak heeft minister van Landverdediging de Donnea gezegd dat hij weet hoe de lange scheiding door het merendeel van de medeburgers als iets onoverwinnelijk wordt aangevoeld. Hij noemde dat één van de lasten waarmee het beroepsleven van de militairen bezwaard is. Typisch evident, informele gesprekken achteraf met echtgenoten en ouders van opvoerenden, wenste de minister hen telkens veel vertrouwen en moed toe. Dergelijke woorden waren onder meer bevestigd voor de familie van eerste matroos Peter Pouts uit Hoboken, die thans op de mijnneveger «Breydel» vertrokken is.

Zijn familie stond er ietwat verveeten bij. Een tante: «Natuurlijk zijn we een beetje triestig. We hopen op een goede afloop. We blijven optimistisch».

A.V.

Minister de Donnea pleit voor Europese strijdsmacht

In de rede te Oostende heeft minister van Landverdediging François-Xavier de Donnea zich verheugd over de samenwerking tussen de Belgische, Nederlandse en Britse eenheden. «De bescherming die de Britse vloot zal bieden, benadrukt nog meer de integratie die, vroeg of laat, tot de vorming van een Europese strijdsmacht moet leiden», aldus de minister. Hij verheugt zich trouwens in het bijzonder over de vorming van een Belgisch-Nederlands flomatie.

Minister de Donnea onderstreepte, bij de aanvang van zijn toespraak, het feit dat de Belgische Zeemacht in nauwelijks een half jaar tijd al twee keer een operationele rol heeft gespeeld. Begin maart innere al in de schietbank van de Britse car-ferry «Herald of Free Enterprise». Thans zal België mee instaan voor het beschermen van internationale vaartvaarten. Spieker herinnerde er nog eens aan dat de opdracht een «louter defensieve karakter» heeft die zich trouwens uitsluitend in de internationale wateren zal afspelen. Moeien geeft ons land blijk van solidariteit met zijn bondgenooten. Over de technische aspecten van de zaak stelde de Donnea dat de «reputatie van de Zeemacht bij de mijnnevegering niet meer moet gemaakt worden».

Ten slotte wenste hij alle opvoerenden: «Een gunstige wind, goede vaart en behouden thuiskomst».

A.V.

KB-Vernieuwbouwlening

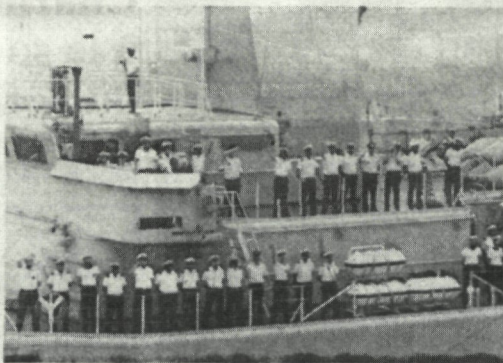
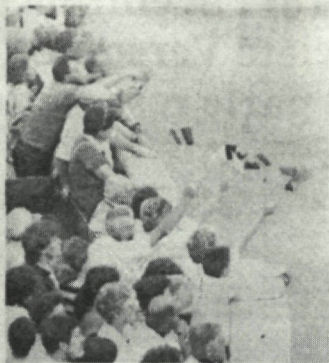
Maak nú van uw "home"

een "sweet home"

Beter bij de bank van heden

| 50 JAAR |

KB



Bon vent et revenez-nous sains et saufs

« Aujourd'hui, vous vous apprêtez à prendre la mer pour exécuter la mission que le gouvernement vient de vous confier, et ceci dans le but de contribuer à assurer la liberté de navigation dans les eaux internationales de la région du golfe Persique. La mission qui vous est confiée revêt une importance politique toute particulière pour notre pays. Elle démontre que la Belgique prend ses responsabilités au niveau international. »

Lundi soir, à l'heure du départ, c'est par ces mots que le ministre de la Défense nationale, François-Xavier de Donnea, a salué les équipages du Zinnia et du Breydel. Le Bovesse n'était pas encore là.

Le ministre de la Défense a rappelé qu'un grand nombre de militaires se sont portés volontaires, ceci à une époque où l'on reproche parfois à la jeunesse un manque de civisme et de caractère. « Je vous souhaite bon vent et revenez-nous sains et saufs », conclut le ministre F.-X. de Donnea.

Le prince Albert était auparavant monté à bord du Zinnia et du Breydel, souhaitant bon voyage et bon travail avant de laisser les équipages à leur besogne. Le Prince n'a pas partagé le repas des marins le midi, comme c'était pourtant prévu.

Au complet-gouttes d'abord, puis massées plus on approchait de 16 heures, les familles des marins sont arrivées à la porte de la base logistique d'Ostende. A 16 h 45, les grilles de la base se sont ouvertes. Les familles se sont ruées vers les quais, là où les équipages les attendaient.

Moments pénibles pour beau-

coup d'entre eux. Les uns cachaient leur tristesse derrière un courageux sourire. Pour d'autres, c'en était trop. Un marin pressait son bébé de quelques mois dans ses bras, laissant couler ses larmes. Des mamans, des épouses et des fiancées s'accrochaient à celui qui allait les quitter pour cette mission dans le Golfe.

Quelques minutes encore et ce fut l'heure de la séparation.

Le ministre de la Défense nationale, François-Xavier de Donnea, a visité en vitesse le Zinnia avant de s'adresser aux marins rassemblés sur le quai. Là manquaient cependant leurs collè-

gues du Bovesse, toujours en mer sur le chemin de retour de Zeebrugge où le bâtiment a dû subir un dernier test du sonar.

Dernières embrassades. Des larmes sur les joues haïées par l'air marin.

Amarres larguées

A 18 h 10, le Zinnia se détachait du quai, suivi du Breydel. Sur l'estacade ouest d'Ostende, une foule estimée de dix mille à quinze mille personnes s'était massée pour souhaiter « bon voyage » à nos marins. Les sirènes des ferries hurlèrent en guise d'au revoir.

Son équipage aligné sur le bastingage bâbord, le Zinnia est passé à hauteur du North Sea Yacht Club vers 18 h 30. La foule se mit à applaudir. De petits drapeaux tricolores étaient agités par-ci par-là. « I love you » et « Encore 160 jours et nous fêtons à nouveau », disaient deux calicots suspendus le long du Zinnia. Pas très militaire, tout cela, mais combien sympathique.

Le Breydel suivait à deux cents mètres. Même liesse de la foule. Après le passage du Bovesse, un quart d'heure après que le Zinnia eut disparu dans le brouillard, le

silence est tombé et les familles se sont éloignées lentement.

Tous pensaient à ceux qu'ils venaient de voir partir. Personne ne prêterait attention aux calicots ou aux tracts que des militants du parti communiste belge essayaient de distribuer contre l'envoi des navires dans le Golfe. La police ostendaise eut d'ailleurs vite fait d'embarquer ces quelques militants.

Départ sans fanfare, sobres, dents serrées tant à bord qu'à quai.

EDDY SURMONT
Reportage photographique
Pierre HANNAERT

L'au revoir, les yeux dans les jumelles...

« On rigole, mais on n'en a vraiment pas le cœur. Cela nous passera ce soir quand ils partiront... »

Ainsi parle, lundi midi, Michel Navez, père du matelot Eric, 20 ans, de Charleroi, embarqué sur le « Zinnia ». Comme la famille Sools de Liège et les parents de Frédérique, fiancée d'Eric Navez, tout comme la sœur de Christian, de Villers-Pervin, M. et M^{me} Navez sont partis de chez eux dès 4 h 15 lundi matin, direction Zeebrugge. Leur seul but : ne pas perdre un instant les leurs de vue. Ils ont même acheté une paire de jumelles « pas étanches, mais de marine quand même, monsieur », afin de mieux apercevoir le leur sur le pont d'un des bateaux.

A Zeebrugge, personne ne pouvait entrer dans l'enceinte de la base navale. Qu'à cela ne tienne, en route pour l'ancien môle, où ils vont fuir le « Breydel » et le « Zinnia » en direction d'Ostende.

Les familles Navez et Sools, comme tant d'autres, étaient déjà présentes sur l'estacade d'Ostende quand les deux navires sont entrés au port vers 10 heures du matin.

Alors a commencé pour eux le compte à rebours. Encore huit heures et « ils » seront partis pour cinq longs mois. De nombreux parents de marins « montaient la garde » le long du bassin où, deux cents mètres plus loin, était amarrée l'escadre belge. Les paires de jumelles passaient de main en main. « Je le vois, c'est lui, car je reconnais sa casquette », ou encore « Il me fait signe, il m'a vu ! ». De faibles brins de paille auxquels on s'accroche...

On s'y attendait

Lui-même militaire de carrière, et ancien marin de surcroît,

papa Navez comprenait mieux que quiconque ce qui se passait. « Je m'attendais depuis quelques semaines à la décision de départ. Je ne suis pas joyeux, mais pas contrarié non plus. C'est son métier, bien que je ne comprenne pas ce qu'ils vont faire là-bas. »

Malgré la tristesse, tous les parents que nous avons rencontrés en train de faire le guet pour apercevoir les leurs étaient unanimes : « Ils ont du cran, nos gars. Bien sûr, ils ne se rendent pas compte, ils vont à l'aventure avec l'inconscience de la jeunesse. Mais ce ne sont pas des têtes brûlées. »

Âgé de près de dix-huit ans, Eric Sools, de Liège, doit être l'un des plus jeunes de l'escadre. Milicien sur le « Zinnia », il s'est porté volontaire dès l'annonce du départ.

« Il m'en avait prévenue, je lui ai répondu que c'était sa vie, je n'aurais tout de même pas pu le faire changer d'avis », disait sa

maman. A côté d'elle, M. Sools n'ajoutait rien, mais n'en pensait visiblement pas moins. Le petit Michael, 8 ans, était tout fier de son grand frère.

Trente minutes de permission

A midi trente, le matelot Navez a reçu une permission spéciale d'une demi-heure pour saluer les siens. Il n'a pas quitté sa petite Frédérique qu'il épousera dès son retour du golfe Persique. Si elle va rester fidèle à « son marin » ? Et comment donc ! Il en vaut la peine.

Lundi matin, toutes les familles des marins partis pour le Golfe ont reçu une lettre émanant du service social de l'armée. Si un problème d'ordre social vient à se poser en raison de l'absence d'un père, mari, fils ou fiancé, ceux qui restent ne seront pas seuls.

E. S.

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een steunabonnement van 600 fr. nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een ere-abonnement aan 850,- fr.

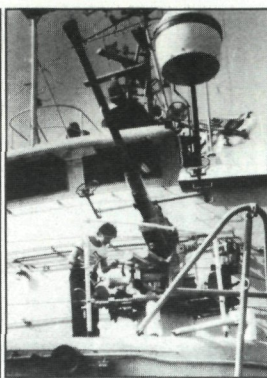
Abonnementsprijzen vanaf 34^e jaargang

Les dragueurs de mines belges pleinement confiants au départ de leur mission

Le gouvernement belge a récemment décidé de participer à une opération défensive de déminage dans le Golfe arabo-persique. L'escadron belge participera à cette opération sera constituée d'un navire de commandement et de deux dragueurs et chasseurs de mines (M 906 Breydel et M 909 Bovesse). Le 17 septembre, la Force navale organisait une visite de presse à bord de ces bateaux. L'ailat de son que VOX visite aussi les coulisses de ces bâtiments.



Texte: P. Moors
Photos: M.-R. Schlemky
Traduction: P. Bloor



Le canon est engrenagé inspecté. Il faut toujours être prêt à tout.

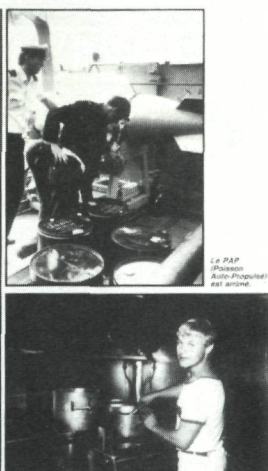
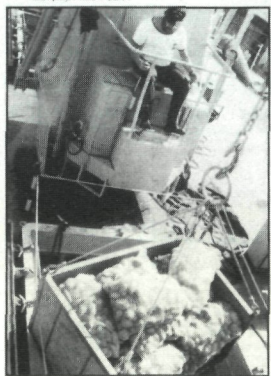
10 heures, jeudi matin et une journée qui s'annonce adoucie. Devant l'entrée de la base navale d'Ostende, un attroupement de journalistes se presse, carnet de notes à la main et appareils photo en bandoulière. Au bord du quel on s'est amassé le Bovesse, c'est l'effervescence. Les camions déchargent les uns après les autres les vases qui contiennent encore être embarqués. C'est le lieutenant de vaisseau de 1ère classe Beulen, commandant du Bovesse, qui nous reçoit. Il nous explique que la rapidité avec laquelle son navire a été préparé pour sa mission. Les équipements ont dû être adaptés car nos dragueurs - chasseurs de mines ne sont pas prévus pour opérer dans un climat et des conditions géographiques comme celles du Golfe, une température de 40 à 50 degrés, d'autres conditions, de navigation, etc. L'équipement a donc dû être modifié en conséquence. De nouveaux systèmes de navigation pour longues distan-

ces ont été installés, ainsi qu'un équipement de navigation par satellite et que des systèmes de conditionnement d'air qui doivent éviter que les sonars et les ordinateurs de bord ne souffrent de la chaleur accablante qui règne là-bas. L'armement a aussi été modifié, à côté des canons standards (2 mitrailleuses 30), deux mitrailleuses 50 équipées de munitions spéciales contre les attaques aériennes ont été installées, ainsi que deux missiles MILAN contre les commandes suicides. Le Bovesse est donc prêt à tout. Toutefois, tout le monde semble convaincu que le risque est presque nul. C'est l'impression que nous avons eue en montant à bord. Sur le pont et dans les cales règne une activité fébrile. Tout le matériel est inspecté et les munitions sont stockées. Comment réagit l'équipage à l'approche de cette mission? L'opérateur sonar Bart

Declercq est très confiant: «J'ai demandé à participer à cette mission. Mon travail d'opérateur sonar à bord d'un chasseur de mines, et cette opération m'offre une occasion d'en apprendre plus encore. Cette fois, ce n'est plus un exercice. Ai-je peur? J'ai la confiance dans ce bateau et dans son équipage. En plus, j'arrive le Bovesse, il est devenu une partie de ma vie. Je ne pense pas non plus qu'il se passera quelque chose», nous déclare ce matelot.

Mais il reconnaît tout de même que certains moments de l'équipage auront des problèmes à cause de la durée du voyage. Surtout ceux qui sont mariés ou fiancés. Comme ce 1er maître chef qui vient juste de se marier et dont la femme est enceinte: «J'aurais naturellement préféré rester à la maison, mais j'ai choisi de partir.

Des dizaines de kilos de pain de terre sont emportés à bord du Zinnia. Les Belges dragueurs de mines ont apporté hebdomadaire de leur jusque dans le Golfe?



Le PAP (Photo-Audio-Propagande) est arrivé.

d'armes Geert Balleu, «ces nouvelles mitrailleuses ne nous servent probablement qu'à tirer sur les mines. Je ne pense pas qu'il y ait de vrais dangers». Ce qu'il pense du fait que la Belgique participe à une telle opération? «Notre pays a sa réputation à défendre. Ne sommes-nous pas les champions du déminage?»

Dans la cuisine, nous rencontrons le cuisinier du Zinnia, le Sot Mil, Casier. «C'est quelque chose d'unique, qu'on ne peut faire que lors dans une vie. Quoi, danger, il n'y en a pas. Le gros problème sera la chaleur, et naturellement aussi le fait que pendant tous ces mois nous allons va manquer. J'espère que le service postal

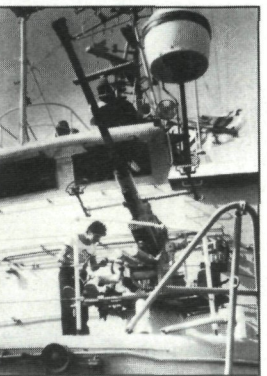
fonctionnera bien». Pas la moindre hésitation chez ce militaire qui a signé pour trois mois pour pouvoir partir. Cette aventure, il ne voudrait la rater pour rien au monde. L'équipage de l'escadron belge est donc prêt pour sa mission.

Belgische mijnenvoers vol vertrouwen naar de Perzische Golf

De Belgische regering heeft onlangs besloten om deel te nemen aan een defensieve ontminningsoperatie in de Arabisch-Perzische Golf. Het Belgische eskader dat voor deze operatie ingezet zal worden, bestaat uit een commando- en bevoorradingsschip (A901 Zinnia) en twee mijnenvoers en -jagers (M906 Breydel en M909 Bovesse). Op 17 september organiseerde de Zeemacht een persbezoek aan deze schepen. Het spreekt vanzelf dat ook VOX een kijkje ging nemen.



Tekst: P. Moors
Foto's: M.-R. Schlemky



Het minegeschut wordt ingezet. Het moet immers op het juiste voorwaarts zijn.

Tien uur op een zonnige donderdagochtend. Voor de ingang van de Zeemachibasis van Ostende troept een grote menigte persmensen samen, met notaboeken, foto's, toestellen en camera's in de aanslag. Op de kade waar de Bovesse ligt aangemeerd, heerst een drukte van jewelste. Vrachtwagens rijden op en af met goederen die nog aan boord van de mijnenvoers moeten geladen worden. We worden ontvangen door luitenant-ter-zee 1ste klas Bovesse, commandant van de Bovesse. Hij legt ons uit dat zijn schip in drie tempo wordt klaargemaakt voor de opdracht. Vooral de uitrusting moet aangepast worden, want onze mijnenvoers en -jagers zijn niet uitsluitend om in de klimatologische en geografische omstandigheden van de Perzische Golf te opereren, een temperatuur van 40 à 50 graden, andere navigatiesystemen, enzovoort. De uitrusting van de schepen moet dus worden aangepast. Ze worden

en nieuwe navigatiesystemen geplaatst voor lange afstand- en satellitennavigatie, airconditioningsystemen die moeten verhinderen dat de gevoelige sonar- en computerinstallaties door de grote hitte zouden beschadigd worden. Ook de bewapening wordt aangepast: naast het normale geschut (twee 30 machinengeweren) worden twee 50 machinengeweren met speciale moderne munition tegen eventuele luchtaanvallen en twee MILAN-raketten tegen eventuele zelfmoordcommando's geïnstalleerd. De Bovesse is dus op het ergste voorbereid. Toch is iedereen ervan overtuigd dat het risico zo goed als onbestaande is. Dat merken we wanneer we aan boord van het schip gaan. Op de dekken en in de ruimten heerst een koortsachtige drukte. Al het materieel wordt nagelaten, de aangevoerde voorraden munitie en proviand worden opgeladen.

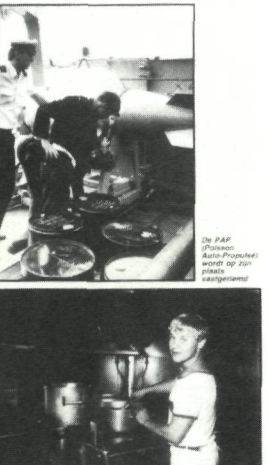
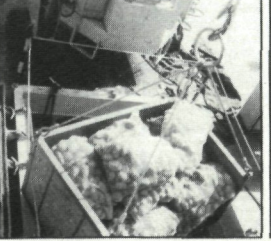
Hoe kijkt de bemanning tegen deze opdracht aan? Sonarman Bart Declercq is vol vertrouwen. «Ik heb geen vraag om aan deze opdracht deel te nemen. Mijn werk is sonarist op een mijnenvoer, en deze operatie is een uitstekende gelegenheid om mij verder te bewaken. Deze keer is het immers geen oefening». Of hij dan niet bang is? «Ik heb vertrouwen in dit schip en haar bemanning. Daarentussen hou ik van de Bovesse, het is een stuk van mijn leven geworden. Ik denk dan ook niet dat er een verkeerd kan gaan», aldus deze matroos.

Toch ontkent hij niet dat sommige bemanningsleden last hebben met de lange duur van deze tocht. Vooral degenen die gehuwd of verloofd zijn zullen het al ter toemoed hebben. Dit wordt bevestigd door een eerste meesterchef die niet op trouwen is en wiens vrouw zwanger is. «Ik was natuurlijk weliswaar niet getrouwd, maar ik heb nu eenmaal gekozen voor de Zeemacht. Ik weet dus dat dit tot de mogelijkheden behoort toen ik erin begon».

Een gelijkaardige reactie horen we zowat overal: de bemanning kijkt een beetje op tegen de lange schipvaart, maar allen vinden ze dit een unieke belevenis die men moet meemaken. Munitie en meer van de bemanning lijken op zenuw te staan.

Dezelfde ingetochtheid valt op wanneer we 's namiddags naar Zeerouge rijden, waar de Zinnia ligt. Op de kade en op het schip heerst eveneens grote bedrijvigheid: munitie kranten worden munitie en vervangstukken aan boord geladen, alsook proviand voor drie maanden (twee maanden aan boord, een maand op de kade).

Tientallen kilo's aan voedsel worden aan boord van de Zinnia geladen. Willem de Boven en de Golf hun weerskerp punt. Ruimte?



De PAP (Photo-Audio-Propagande) wordt op zijn plaats (aangelegd).

En net als op de Breydel en de Bovesse wordt ook de bevoorradingsschip, de Zinnia, gewapend aangevoerd. De bemanning van de Zinnia is vol vertrouwen. «Wanneer Geert Balleu, «De nieuwe machinengeweren zullen we waarschijnlijk alleen nodig hebben om op rondvliegende mijnen te schieten. Het gevaar is er volgens mij niet. Wat vindt hij er van dat België aan een dergelijke operatie deelneemt? «Ons land heeft een reputatie hoog te houden. Zijn wij immers niet de kampioenen van het minenvoeren?»

In de keukens lopen we de kapper van de Zinnia tegen het lijf. Sot Mil, Casier. «Dit wordt iets anders. Zoets maak je maar éénmaal mee in je leven. Echt gevaar is er niet. Het grootste probleem wordt wellicht de hitte, en natuurlijk ook het feit dat ik gedurende maanden mijn vriendin zal moeten missen. Hopelijk werkt de postdienst naar behoren». Niet de meeste aarzeling dus bij deze dienstplichtige, die voor drie maanden heeft ingeteekend. Dit avontuur wil hij immers voor geen geld ter wereld missen. De bemanning van het Belgische eskader is klaar voor de opdracht.

de Donnea: „Velen vinden dit vertrek onwezenlijk”

Het afscheid was moeilijk

OOSTENDE — Met de beste wensen voor Kerstdag en Nieuwjaar zijn gisteravond uit Oostende de drie Belgische schepen vertrokken naar de Perzische Golf. Vanaf het staketsel en het Klein Strand stonden

tienduizenden toe te kijken naar het uitvaren van Zinnia, Bovesse en Breydel. Velen wuifden naar de 275 militairen die, in formatie vanop het dek, in kraakwitte uniformen afscheid namen. Maar er waren ook heel wat toeschouwers die niet wuifden, en op de zeedijk hoorde men ook schampere opmerkingen. In het marinadek verliep het afscheid van de families moeizaam, en naarmate het uur van de afvaart naderde werd de stemming er ronduit bedrukt.

Afgezien van enkele humanitaire operaties is het uitstellen van de Belgische Zeemacht naar de Perzische Golf de eerste operationele opdracht van Belgische troepen in het buitenland en sedert de evacuatie van Colwen in 1978. Het vertrek volgt één week nadat de regering daarvoor besloot.

De afvaart vanaf de logistieke depots in het marinedok van Bontendijk had ruït om 14.00 uur plaats. 's Ochttnds had er nog een enigszins feestelijke stemming gehangen, toen prins Albert op bezoek kwam met de erminningen en de families dat gesproken en samen met

ervaren dit vertrek als onwettig?

namiddag sloeg de sfeer om. Sommige maltrouwen stoer, iets te nadrukkelijk anderen maakten grapjes. Maar naarmate vorderde, werd de stemmiger. Families en beelden voelden dat deze anders was dan een eerdere manoever in de lach en een traan had miste het lachen. Traan en er in overloof. van minister vredeging de Donner als een ondersta

Er werd veel geweend, op de kade van het marinedok. Duidelijk was ook dat in verschillende families dit militaire avontuur niet in goede aarde is gevallen. Zwangere echtgenotes en bijnajarige grootouders zagen met gemengde gevoelens op tegen de onzekerheden van meer dan vier maanden afwezigheid. Verloofden bleven snikken tegen de borst van hun lief en als het allemaal te machting werd, wist de pers die de volle laag kreeg: televisiereporters werden verwaant, en fotografen kregen vijf fr. toegeworpen.

vroeg of laat zal moeten leiden tot een Europese Defensie Unie. Hij zei nog het verheugend vinden dat zoveel dienstplichtigen zich als vrijwilliger hebben gemeld, wat het gebrek aan conscrvatie zou tegenspreken dat de dwang aan de jeugd wordt verboden.

Vanachter de dranghekke kreeg de Donnes applaus, maar het was niet algemeen. Wie tens de ministeriële toespraak keek naar de roodomrande ogen van familieleden die in de verte stonden, kreeg de indruk dat maar weinigen echt stonde te luisteren. Dat liet een zo zijn deze opdracht moedig

A black and white photograph showing a large group of people, including men, women, and children, standing behind a white barrier. They are looking towards the left side of the frame. In the background, there are buildings and a large circular sign on a pole.

in het vertrek van het Belgische sloteskader bij (Eto's) Norbert Treis

Herald

Minister van Landsverdediging de Donnea herinnerde er aan dat de Belgische Zeemacht zich reeds zes maanden geleidelijk in 'koelbloedigheid en moedigheid' heeft onderscheiden bij het redden van mensen uit de Herald of Free Enterprise. Hij bevestigde de opdracht, het verzekeren van de vrije scheepvaart en zei dat die beperkt was tot internationale wateren. Hij zei erop te vertrouwen dat de bemanningen de opdracht 'Luw beroep, bent ervoor getraind' tot een goed einde zullen brengen.

Toen het eskader om 18.32 de marinehaven buitenwaard met de Zinnia op kop, koelden de stoomfluiten en stonden bij duizenden toe te kijken van het staketsel, het Klein Vranou en de neidijs, soms gelaten, soms bemoedigend, soms kritisch. In bussen waren de families uit het Zeemachtshok aangevoerd. Veel militaire gloriepatriottisme was er niet te bemerken. De vrouwen drongen dicht opeen, de kinderen op de arm. De laatste foto's werden genomen vanop de wal, en van

Wegens de afstand van Hormoez is Djibouti hoopd de Belgische regering op beperkte haventacties in sommige gebieden in verschillende havens van de zuidoost Perzische Golf te zijn. In Manama op Bahrein, in Qatar, of Fujairah, de Emiraten. Daarbij zijn de regering alderzwaarlijk dat de schuifhavens enkel een aanleg zouden zijn, geen thuishaven of basis. In deze havens verwacht men een infrastructuur voor herstellingen en in de onmiddellijke omgeving zouden zich een luchthaven en medische voorzieningen moeten bevinden. (MVO)

De lange scheiding komt voor de bevolking over als onwettelijk, zei de Donnes die meende dat zoiets voor zeelieden "niet is gewoon" is. De minister verheugde zich over de integratie in een Belgisch-Nederlands flootje, te steunen door de Britten en meende dat die intentie

op de schepen. Vrouwen wuifden vanachter dranghekken mannen wuifden vanop de Mannen verboden een traas vrouwen knippen op een zak doet.

ALGEMEEN

Verkillende taferelen bij uitvaren mijnenvegers

(Van onze verslaggever ter plaatse)

OOSTENDE.- Op het laatste nippertje zijn de drie Belgische schepen dan toch kunnen vertrekken naar de Perzische Golf. Het waren verkillende tafereelen, gisteravond aan de kade van de Oostende zeemachtabbas. Een ongekende drukte ook. Naar schatting 500 à 600 familieleden en perslui waren komen opdagen om een laatste groet te brengen aan de twee mijnenvijers 'Boessee' en 'Breydel' en het bevoorradingschip 'Zinnia'.

DRANGHEKKEN scheiden de aanvallende familie van hun militaire vaders en zonen, rond 1717 uit geld hun geliefden in de ogen mochten krijn. Moeders met rode en be-traande ogen, verloofden, echtgenotes, vrienden enz. Vaders ook, sommigen fier, anderen een krop waggelend. En kleine kinderen, die er niet veel schenen van te be-gripen. Over het algemeen held

En ook... de plots. Waarbij soms zijn met bepaald van hun beste zijde letten zien. Het meest studele moment was toen een jonge, eenvoudige geklede vrouw met twee Polaroid foto's in haar hand, het plots te kwaad kreeg en een traan wegginkte. Onmiddellijk werd ze bestemd door twee, drie cameraploegen en werd ze afgeleid door een fotograaf op een halve meter afstand al tot lijn knuizen voor het gezicht



Bij het afscheid van de opvarenden van de Belgische mijnenwer-
DE SPIEGELAERE)

beoordelingen de Belgische zeemacht, o.m. om het koelbloedige optreden bij de Herald-praai. De minister wees nog eens op het afgeleken karakter van de opdracht en toonde zich zeer verheugd over de samenwerking met Nederland en Groot-Brittannië, de voor uitperspекte op een toekomstige Europese strijdsmacht in een later stadium.

Schamper gelgk naast om van een vrouw en dochter van een van de officieren van de 'Zinnia'.

Hij heeft gemakkelijk spreken. Straks is hij weer thuis, gezellig bij zijn vrouw. Maar zijn blijven alleen schat. Daarom ook heb ik heel de dag mijn man op video opgenomen. En: 'Da afscheid is veel zwaard. Anders spreken we af wanneer we elkaar zullen telefoneren. Nu wil ik niet denken op 5 en 10 oktober een brief kan afgeven op de militaire basis, die dan per vliegtuig overgevoerd worden. Verder mets. Voor Kerst- en Nieuwjaar- en de ver-

jaardagen zullen lastig worden."

Laatste kus

Op dat moment werden de mannen aan boord geroepen. De gelegenheid voor een laatste intiem moment. Nou ja, wat heet intiem. De dochter en de moeder van daarnet stortten zich in de armen van hun vader en man. De tafferelen die toen volgden zijn moeilijk te beschrijven en dat hoeft ook niet. De term 'hart

verscheurend' kan volstaan.

Vanop afstand stond een groepje miliciens toe te kijken. "Ik kan het niet meer zien" vloekt er een. "Ik had zo graag meegewild en nu niet nu zwaaai ik af." Aan boord van het schip ontvouwen twee matrozen met schuittige blik een spandoek: "Nog 160 dagen en het is weer feest". Als iedereen het heeft gelezen draaien ze elkaar om. Gelach alom. Er staat: "Tienne, ik hou van jou". (MHE)

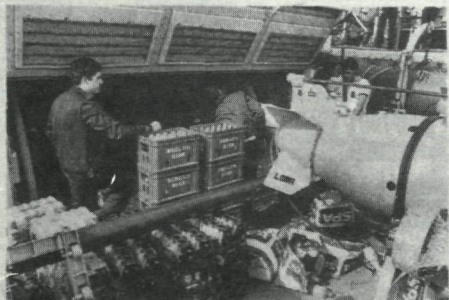


De M 909 „Covesse” gemeerd in de Oostendse marinebasis en operationeel gemaakt voor zijn zending naar de Perzische Golf. Ondanks zijn meer dan 30 dienstjaren is het vaartuig, net als de M 906 „Breydel” up-to-date uitgerust met de meest geavanceerde hoogtechnologische apparatuur om zowel mijnen te vegen als te jagen. Het vaartuig heeft in het verleden meer dan zijn degelijkheid bewezen.

Vegen of jagen ?

Bij de mijnenbestrijding wordt wel duidelijk het onderscheid gemaakt tussen het vegen en jagen. Mijn vegen is de oudst toegepaste techniek. Een mijnenveger — de onze werden in de jaren '50 in de VS gebouwd met een houten romp — zet een met een grote lier de veegtuigen over boord en sleept die met kabels ver achter het schip aan zodat het vaartuig bij eventueel ontloffingen weinig gevaar loopt. De veegtuigen bootsen a.h.w. een koopvaardijship na en nemen zo de mijn in het ootje. Soms bevatten die veegtuigen snijklaauwen om het anker van de mijn door te snijden waarna het één maal aan de oppervlakte met mitrailleurvuur kan worden onschadelijk gemaakt. Om een akoestische mijn te overschakelen wordt een trommel met een pulserende hamer voortgesleept en een magnetische mijn legt men in de luren door met een kabelsysteem een magnetisch veld op te wekken. Mijnenvegers hebben dit grote nadeel dat ze eerst over een mijn heen moeten varen vóór ze het tuig onschadelijk kunnen maken. Vandaar dat de schepen maar een minimum aan geluid, drukgolven of magnetische storingen mogen teweeg brengen.

Bij de mijnenjagers — ontworpen in de zestiger jaren — wordt de mijn a.h.w. opgezocht met een sonar. De signalen worden op een scherm gevisualiseerd en geklassificeerd. Aangezien alleen maar de konatoren waargenomen worden, duurt het dus wel even voor men oude fietsen, autowrakken en vaten van mijnen gesorteerd heeft. Eens de mijn opgespoord volgt een nadere identifikatie door een draadgeleide mini-duikbootje gewapend met een camera om de mijn in de kommandokamer op scherm te brengen. Nadien laat het duikersbootje een bom achter bij de mijn die later vanaf het schip tot ontloffing wordt gebracht. Waarbij bom en mijn eengezind exploderen.



„Pap” en bier broederlijk naast mekaar aan boord van de „Bovesse”. De „pap” is er voor de mijnen, het bier voor de bemanning. Zo te zien een bevredigende oplossing.

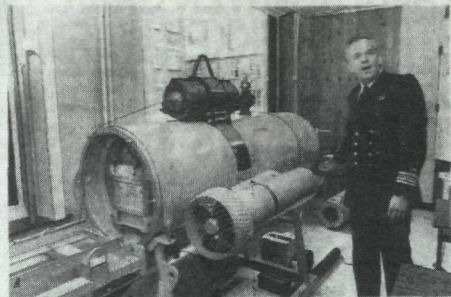
En welke mijn had u gewenst meneer ?

Mijnen blijven op het bestellersijstje van de oorlogstuigen : het is een relatief goedkoop tuig dat massaal kan aangemaakt worden, geen onderhoud vergt en overal kan gepoot worden. Het zorgt niet alleen voor een direkte schade maar heeft een niet te onderschatten psychologische impact op alle verkeer in een met mijnen bezaaid gebied. Een ander sterke psychologische troef, aldus com. Herteleer, is dat de mijn de „schuld” legt bij de slachtoffers zelf. Zij zijn uiteindelijk op de mijn gevangen. Bovendien is de mijn anoniem. Wie heeft ze gelegd ?

Mijn en dijn

Vooreerst zijn er de kontaktmijnen, de Nathusaleim onder de ploetigen, die enkel exploderen als men er lompe tegenaan vaart. De oudste kontaktmijn dateert van 1810 en in de Amerikaanse Secessieoorlog (1861-65) werden ze al overvloedig gebruikt. In de Eerste Wereldoorlog werden er een kwart miljoen gelegd en in de Tweede nog eens zo'n 600.000. 100.000 werden er nadien onschadelijk gemaakt maar er zouden er nog eens 100.000den latent explosief vriendelijk op de zeebodem liggen.

Kontaktmijnen kunnen vrij rondrijven, op de bodem liggen of aan een ketting dobberen onder de waterlijn.



Kom. Herteleer bij de „Pap 104” wat staat voor „Poisson auto-propulsé” of „zelfgestuwde vis”. Dit mini-duikbootje met camera aan boord kan draadgeleid tot boven een mijn varen om deze te identificeren. De Pap kan ook een bom deponeren naast de mijn die later tot ontloffing wordt gebracht. „Meestal”, aldus Herteleer, „ontloft de mijn in alle soliditeit mee”.

Dan zijn er ook nog de magnetische mijnen die reageren op de magnetische krachtlijnen van een vaartuig (vandaar dat vegers en jagers geen magnetisch metaal bevatten. Houten of polyesterrompen, een anker in brons tot en met inoxkeuken-gerei).

Akoestische mijnen reageren dan weer op het geluid van scheepsmotoren en propellers. Zeer gesofisticeerde mijnen

kunnen zo geprogrammeerd worden dat ze slechts reageren op het geluid van één bepaald sport schip. Soms heb je ook een gekombineerd systeem waarbij een mijn reageert op een zeker geluid met een zeker magnetisch veld. En tegenwoordig zijn er zelfs mobiele mijnen die signalen kunnen opvangen en dan een torpedo lanceren die naar „de prooi” raast. En dankzij de oprukken van elektronika staat de inventiviteit verre van droog.

Aan boord van de „Bovesse”

In het Oostendse marinedok waar de M 909 „Bovesse” gemeerd ligt, zoemt een aktieve drukte, eigen aan de voorbereiding van ieder zee-macht manoeuvre. Het aftellen is nu definitief gestart. Grote hoeveelheden voorverpakt voedsel worden hand over hand van kaal in schip gebunkerd in een sfeer van onderdrukte uitbundigheid. In iedere (smalle) gang of ruimte heerst koorstige bedrijvigheid, wordt gesleuteld of geleuterd. Het - voor militaire maatstaf - wanordelijk gegong, doet bijna gezellig aan. Het avontuur lonkt.

Gemengde gevoelens

Kommandant Ronald Beulen van de „Bovesse” kijkt met gemengde gevoelens tegen de „regeringsopdracht” aan. „Het moet nu éénmaal, het is onze taak maar ik sta echt niet te springen om af te varen. Het is toch begrijpelijk dat het onbekende afschrikt”.

Ondertussen wordt proviandiering voor 1 à anderhalve maand aan boord gestockeerd. De rest, want de hele operatie zal zo'n goede 4 maand duren, zal door de Hercules C 130 van de Belgische Luchtmacht naar een belendende luchthaven worden over gevlogen. Kom. Beulen : „Het heeft wel heel wat varen in de grond om ergens in de Golfstaten een gastvrij vliegveld te vinden. Geen van die landen wil openlijk partij kiezen voor één van de twee oorlogvoerende landen. De heenreis die zo'n 5 weken in beslag zal nemen loopt over Brest, Gibraltar, Kreta, Alexandrië, Suezkanaal, Rode Zee, Djibouti laatste stop, Golf van Oman. De thuishaven dar is nog niet bepaald.

Georganiseerd leven

Met 65 man op een 50 meter lang vaartuig voor nu niet bepaald een



Lins kommandant Reginald Beulen van de M 909 Bovesse. „Operatie Golf is één van onze vele ontmijningsopdrachten”.

mini-trip. Kom. Beulen : „Het zijn nu eenmaal oorlogsschepen dus zijn ze beperkt in ruimte. Maar het georganiseerd leven aan boord lost toch heel wat problemen op. Zo loopt er altijd één derde van de bemanning wacht, één derde slaapt en één derde heeft vrij. Het regime op heen- en terugreis is 8 uur op, 12 uur af. In de Perzische Golf wordt het dan 6 op en 6 uur af. Video's met films maar ook met nieuws en „sportweekends” doden de vrije tijd. Dan zijn er nog de kaart- en vogelgidsen, de schepsbibliotheek... Na een tijdje is de bemanning de routine van het leven aan boord echt gewoon”.

Zo'n missie vergt meer voorbereiding dan de leek zich voorstellen kan en de marine heeft dan ook de regeringsbeslissing niet afgewacht om daarmee te starten. Kom. Beulen :

„Wij komen echt in een ander medium terecht. Niet alleen wat het klimaat betreft maar neem nu bv. het water. Niet te vergelijken met onze Noordzee. Het zoutgehalte ligt er veel hoger wat het drijvend vermogen veel groter maakt. De temperatuur van het water benadert er de 30° Celsius. Samen met het verhoogde zoutgehalte heeft dat een serieuze invloed op de geluidsbundel van ons sonarsysteem. Ook de zichtbaarheid in het water is natuurlijk beduidend beter dan in onze zandige Noordzee. Voor ons betekent dat een niet te onderschattend voordeel natuurlijk”.

Aan boord van de „Breydel” en de „Zinnia” in de Zebruggen haven valt ook al een intense drukte te noteren. Operatie Golf is gestart.

(ML)

Even wennen

HET IS EVEN wennen voor de nazaten van Tromp en Piet Hein om het zeegat uit te varen onder een Belgische commandant. Want de Belgische traditie van zeevaart moge eveneens ver terug gaan, het echte vlootgebeuren is toch een typisch Nederlandse aangelegenheid, dat van de admiraals van de geuzen via De Ruyter, de Trompen en al die anderen, reikt tot aan Doorman. De aanwijzing van een Belgische commandant voor een gecombineerde zeemacht geeft vooral aan hoeveel er in de afgelopen jaren is gewijzigd op militair terrein.

DE NEDERLANDSE ZEEMACHT legde er onmiddellijk de nadruk op dat de Belgische commandant, kapitein Busard, voortreffelijk Nederlands spreekt. Zelf toonde hij uitstekende diplomatieke eigenschappen te hebben door er op te wijzen, dat hij in de Golf 'bi-nationaal' zou gaan handelen. Maar los daarvan geeft het voorbeeld en de wijze waarop een Belgische commandant wordt geaccepteerd door de Nederlandse zeemacht aan, hoeveel er veranderd is in de internationale verhoudingen in de afgelopen 35 jaar.

DAT WERPT BOVENDIEN de vraag op of juist de Benelux niet verder zou kunnen gaan op het terrein van internationale samenwerking. Te denken valt aan het inrichten van gecombineerde ambassades, bij voorbeeld in de Derde wereld. Zo iets kan leiden tot besparingen en grotere kennis van zaken, eventueel tot een beter inzicht in verschillende landen, die nu voor Brussel of Den Haag onbekend terrein zijn.

SOETENHORST

Hernieuw « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

Op naar de golf :

Onze Zeemacht speelt op verplaatsing

Commandant Willy Herteleer zou pas nog benoemd tot directeur aan de Nederlands-Belgische ontminningsschool te Oostende kan node verbergen dat hij dolgraag de Operatie Golf zou meemaken. Maar ook al valt hij dan uit de boot (sic) dan weet hij de beslissing van „Brussel“ te relativeren. Er zijn nu eenmaal meer gegadigden dan drijvende plaatsen. „Da's ook wel begrijpelijk“, vergoelijkt Herteleer, „professioneel zijn wij twintig jaar lang getraind en onderricht in het mijnen bestrijden en in die periode heeft België een zekere faam verworven, om niet te zeggen dat het onze specialiteit is geworden. Als de Natie dan beslist dit instrument te gebruiken om het recht op vrije doorgang te vrijwaren zijn we toch wel meer dan gemotiveerd om onze vakkennis „te velde“ te bewijzen“.

Mechanisch vegen

Maandag, waarschijnlijk tegen de avond aan vertrekken 3 Belgische en twee Nederlandse vaartuigen naar de golf van Oman om mijnen te vegen. Het betreft de Belgische mijnenvegers M 909 „Bovesse“, M 906 „Breydel“ en het logistieke steunschip „Zinnia“ (verkeerdelijk melden bepaalde kranten dat dit laatste vaartuig al een paar weken onderweg was naar de Perzische Golf) twee polyester mijnenjagers van de Nederlandse Koninklijke Marine vervolgden de flotieje.

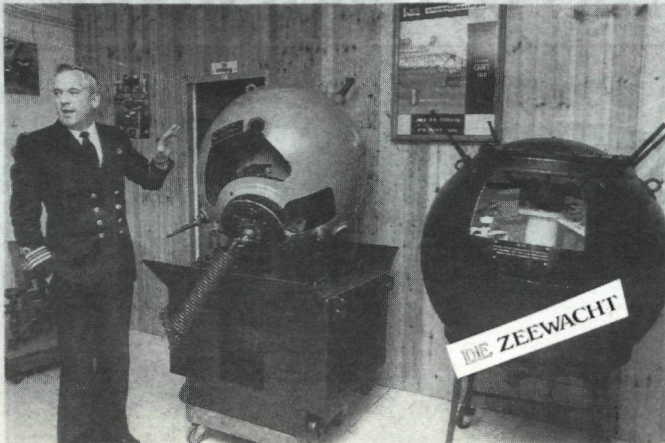
Dit eskader komt waarschijnlijk onder Belgisch opperbevel staan maar tot op vandaag (donderdag) was daar nog geen officiële consensus over.

Ook België bouwt momenteel op de Mercantile-Belard werf langs het kanaal Oostende-Brugge 10 dergelijke hoogtechnologisch en gesofisticeerde polyester mijnenjagers waarvan er al drie in de vaart zijn. Waarom dan de in de vijftiger jaren in Florida (U.S.) gebouwde houten mijnenvegers „Bovesse“ en „Breydel“ nog? Com. Herteleer: „Omdat die schepen de enige polyvalente vaartuigen zijn waarover wij beschikken. D.w.z. dat ze zowel uitgerust zijn om te vegen als om te jagen (zie kaderstukje). En hoewel ze verschillen van de polyester mijnenvegers, ze zijn zowat 30 jaar ouder, zijn ze zeker evenwaardig ten overstaan van de nieuwe generatie tripartite mijnenjagers. De mijnen die zij moeten onschadelijk maken zullen waarschijnlijk verankerd zijn en dus zal het mechanisch vegen primair zijn. Het jagen — want daarvoor zijn ze dus ook uitgerust — zal dus enkel nuttig zijn als zelfbescherming van de opererende vaartuigen.“ Commandant Beulen van de M 909: „Akkoord het zijn oude schepen maar ze hebben hun degelijkheid ten overvloede bewezen. Ze zijn volledig in Oregonhout vervaardigd. Een houtsoort die met onze eik kan vergeleken worden. De nieuwe mijnenjagers moeten hun degelijkheid waar ik overigens niet aan twijfel — nog bewijzen, de „Bovesse“ en co hebben hun strepen al verdiend. Wij weten wat ze waard zijn.“

Airconditioning geen luxe

De „Bovesse en de Breydel“, beide hoogzeemijnenvegers, die jaarlijks toch zo'n vijftal keer op manoeuvre trekken en langere zeezeilen onder de boeg geschoven krijgen worden nu voor deze tocht zeer lange expeditie wel extra verzorgd.

Voorreest kwa uitrusting: airconditioning is gezien de klimatologische omstandigheden geen overde-



De directeur van de ontminningsschool com. Herteleer bij het type van kontaktmijn zoals die waarschijnlijk in de Golf rondboort. Bij het aanvaan van één der tentakels breekt een ampule waarin zich een zuur bevindt dat het ontstekingsmechanisme in werking brengt en de mijn tot ontplofing. Binnenin bemerk je de springlading, de rest van de mijn is gevuld met lucht om ze drijvende te houden.

ven luxe meer aan boord.

Ook alle communicatie-verbindingen worden geoptimaliseerd. „De navigatiemiddelen ter plaatse zijn niet zo famous“, aldus Herteleer „en voor ons is het een must dat de regering konstant op de hoogte kan worden gehouden van de jongste ontwikkelingen aldaar“. Ook aan de wisselstukken die normaal aan boord zijn worden in het kader van deze langer lopende operatie een bijzondere aandacht besteed en de vaartuigen krijgen momenteel nog een grondige onderhoudsbeurt wat de vitale onderdelen betreft. Niets wordt aan het toeval overgelaten.

Shaken

Onze politici die in deze materie de tong meer dan drie keer draaien gewagen van een vredesmissie daar waar commandant Herteleer het woord mijnenoorlog toch één keer laat vallen: „Kijk je kunt dit het best vergelijken met shaken. De tegenstander plaatst zijn menen en onze tegenzet wordt dus deze onschadelijk te maken. Waarop de tegenstrever weet andere types van mijnen zal proberen om ons een zet voor te blijven. Zo'n operatie houdt volgens mij, met onze kennis terzake, aanvaardbare risico's in. Het is trouwens best mogelijk dat we daar geen enkele mijn vinden maar we moeten b.v. toch ook voorbereid zijn op aanvallen van vijandelijke vliegtuigen en oppervlakteschepen, vandaar de Britse beschermende begeleiding. Maar ik geloof toch ook dat de operatie een in se pacifistische opdracht is die vooral een preventief karakter boogt“. Op post zullen de 275 bemanningsleden alvast niet verlegen moeten zitten. Het marinepostkantoor van de Zeebrugse basis verzekert de dienst in samenwerking met de Sabena en de P.T.T. Brieven, kranten en tijdschriften en natuurlijk ook De Zeevacht zullen in de Perzische Golf mer dan ooit gelezen worden.

De normale bezitting van de vaartuigen blijft voor deze operatie behouden. Dat betekent dat voor de 2 vegers de ± 65 bemanningsleden verplicht meemaken, met uitzondering van de gedispenseerden om-

wille van sociaal-familiale omstandigheden. De rest van de bemanning wordt op vrijwillige basis aangevuld met de rijke reserve aan miliciens. Hoewel het bij de opdracht hoofdzakelijk op vegen aankomt zijn er geen „Damars“ aan boord. Thuis moet er ook nog gevege...

Voor eigen deur

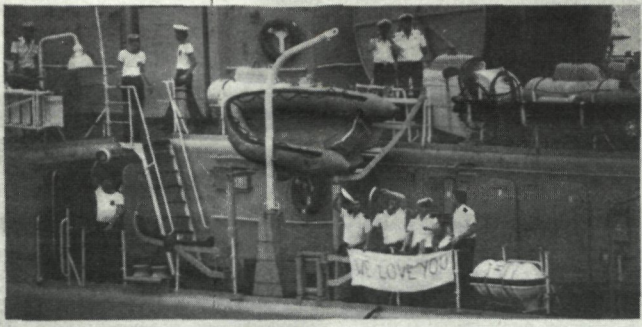
In 1969 wordt het planmatig mijnenvegen op tuigen uit de Eerste en Tweede wereldoorlog gestaakt. Volgens een ruwe schatting liggen nu nog minstens tienduizende mijnen op de zeebodem uitgezaaid. Meestal betreft het hier verankerde mijnen die door maritieme aanwas naar de bodem gezonken zijn en waarvan het ontstekingsmechanisme ook al is geworden ofwel bodemmijnen die verzand zijn. Al en toe halen onze vissers er nog één aan boord. „Ont-

ploffingsgevaar blijft er altijd bestaan“, aldus com. Herteleer. „een hamerslag, het neerploffen aan dek of een anker dat er toevallig op valt zijn genoeg om de soms 500 kg springstof te activeren“.

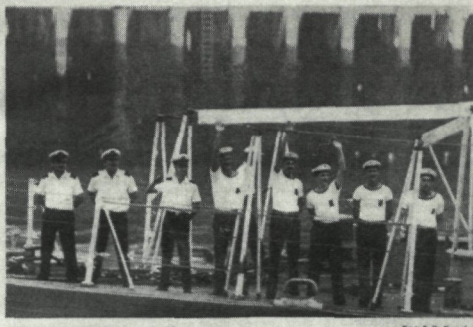
In het voorjaar werden tijdens manoeuvres ter hoogte van de Vlaamse banken (zo'n 15 à 20 km van onze kust af) nog 8 mijnen uit de wereldoorlogen ontdekt. Dus, Herteleer: „Misschien liggen er in de Perzische Golf 100 mijnen. Da's dan ongeveer hetzelfde als zouden er maar 100 auto's rondtoeren in heel Frankrijk en die moet je dan maar proberen te vinden“. Conclusie: Misschien is het uiteindelijk nog gevaarlijker vegen voor eigen kust dan in de Perzische Golf. Maar ja, het is spreekwoordelijk al lang bewezen dat niemand graag voor eigen deur veegt. (Marc Loy)



'n Paar dagen voor de Operatie Golf van start gaat, worden de vaartuigen die voor de 4 maanden durende missie worden uitgezonden op en top uitgerust. Voedsel, ook in vloeibare toestand want het kan ginder achter wel eens warm worden. Op bijna ambachtelijke maar efficiënte wijze worden de krates bier aan boord gebracht.



Hoewel de top van de zeemacht niet van slogans en spandoeken houdt, mocht deze blijven hangen.



De bemanning van de Zinnia: Een laatste afscheidsroep.

Foto's: P. De Baatman

Drie schepen, 260 man vertrokken naar Golf „Gede vaart en belanden thuiskomst”

Fred Vandenbusche

OOSTENDE — „Nog 160 dagen en 't is weer feest!”, luidde de slogan op een spandoek dat een paar spelers aan stuurboordzijde van de „Zinnia” opwerpt, terwijl het vaartuig maandagavond tussen de staketsels naar buiten gleed, op weg naar de Perzische Golf. Deze optimistische zonde tegen het militair protocol — de hogere legerleiding is niet erg gesteld op spandoeken en nog minder op slogans — was kennelijk minder overtuigend voor hen die aan de wal stonden. Prompt barstten familiesleden van de wegvergeerde zeemachtlieden weer in tranen uit.

„160 Dagen! Zo lang! En dan nog zeggen dat het een feest wordt”, snikte een vrouw voor ons, met een baby op de arm. De stemming bij de afvaart van de mijnevegers en -jagers „Bovense” en „Breydel” en van het logistiek stelschip „Zinnia” verliep in een totaal andere

stemming dan de laatste voorbereden, 's voormiddags „'s Morgens hoerste nog een sloer die aan een scoutjamboree herinnerde, dat gezellige van mannen onder elkaar. En vooral: nogal wat werk om alles tijdig in orde te krijgen voor de afvaart. In de namiddag, met de vaders,

moeders, zonen, dochters, vrouwen en liefs erbij, was het helemaal anders. Alhoewel zelfs de militairen pas op dat ogenblik beseften dat het ernst was, dat ze moesten vertrekken. Alhoewel ze er pas dan van bewust werden wat en wie ze thuis moesten achterlaten.

Minister
„Die heeft gemakkelijk praten”, luidde de commentaar van een bloed meisje bij de toespraak waarmee minister van Landsverdediging de Domina zijn maritieme kwart uitvijsde.

„Hij gaat zelf niet mee. Mijn Ronny wel”. Haar Ronny stond in het geld, achter de commandant van zijn schip geschaard en luisterde naar de lof die de Domina zijn marine toezwaalde.

voor de tweede keer al dit jaar na de moedige en koelbloedige tussentocht bij de ramp met de „Herald of Free Enterprise”. Dit was een uitzonderlijke onderneming weliswaar, terwijl de missie naar de Perzische Golf volgens de minister „deel uitmaakt van het beroep bij de marine, het beroep waarvoor de manschappen getraind zijn en waarop ze zijn voorbereid.”

„Wij vertrek vandaag en de lange scheiding die erna verbonden is, wordt door het merendeel van de medeburgers als iets onwettig aangevoeld. Voor u, mensen van de marine, evenals voor uw families, is deze situatie niet zo ongewoon. Langere afwezigheden, ver van uw thuis, maken deel uit van uw beroepsleven. Het strekt u tot

eer dat u deze scheiding moedig aanvaardt”, zei de minister nog. En de geluidsversterker werd bijna overstemd door het snikken van een paar honderd dames achter de raai, die prompt door de in smetteloos uniform gestopte manschappen werd bestormd, zodra de commandanten de geleiden lieten verbereken.

De wereld zien
De drie schepen met hun ongeveer 260 manschappen — enkele reizen nog achterna naar Brest, de eerste tussentocht op weg naar de Golf — zijn dus gisteravond goed en wel vertrokken. De lucht werd plots grijs en er leken zich onweerswolken aan te trekken boven de haven toen de drie vaartuigen, mariale muziek uit de luidspekers schetterend, imponerend traag tussen de staketsels doorliepen, tussen een zee van volk kan je wel zeggen.

Dik dertig van de opvarenden zijn miliciens, de anderen zijn beroepszeelieden, voor wie dit soort afscheid allicht niet het eerste zal zijn geweest. Wel de eerste afreis naar een buurt die als erg onveilig gereputeerd staat.

„Gewaar!” lichte een matroos 's morgens nog. „Als er mijnen

liggen gaan we die daar netjes uitschieten. En als er geen mijnen liggen wordt het een plezierige tijd”. 's Avonds ombeelde hij zijn vrouw als zou hij haar nooit meer terugzien.

„Een uitzonderlijke gelegenheid om een stukje van de wereld te zien”, commentarieerde een jonge milicien zijn beslissing om als vrijwilliger de anti-mijnen-expedite naar de Golf mee te maken. „Dat zou best eens kunnen tergruilen, antwoordde daarop dan weer een door de wol geverde beroeps. „Er valt in de buurt bijzonder weinig meer te zien dan water en zand, en reken maar dat we daar niet naartoe varen om in de gezellige buurten te gaan passagieren!”

Behouden thuiskomst!
De voorbije dagen en weken heeft de zeemacht het druk gehad met de materiële voorbereiding van de expedite, dat het menselijk element misschien wat vervaarlost is. Familiesleden van de bemanning op de „Bovense” kregen gisteren zelfs amper de tijd voor een soetheid van een laatste handdruk, omdat het schip in allerijl uit Zebruggen naar Oostende op moest stomen nadat herstellingen waren uitgevoerd aan de dieptemeter. De mijneveger was niet tijdig in Oostende om weer uit te varen. Commandant Van Raamsbeek van de informatiedienst zei trouwens dat hij, in samenwerking met onderminister de salmoenier, nu de eerste dagen een systeem op punt gaat stellen waardoor de maritieme contacten kunnen worden met het thuisfront, en vice-versa natuurlijk ook. Het menselijk aspect bij een ten slotte toch niet absoluut ongewaarlijk missie als deze naar de Perzische Golf, waar altijd „vuurwerk” in de lucht hangt, is niet onbelangrijk. Hoe het precies in zijn werk moet gaan, is nog niet duidelijk. Maar er wordt aan gewerkt.

„Schuw de Amerikanen”

Fred Vandenbusche

OOSTENDE — De mijnevegers „Breydel” en „Bovense” en het logistiek stelschip „Zinnia”, die gisteren naar de Golf vertrokken, zullen er een paar defensieve en vredelievende missies uitvoeren. Dat heeft minister van Landsverdediging de Domina in zijn uitvaartwoord ook eens bevestigd. „Uw zending toont aan dat België zijn internationale verantwoordelijkheid opneemt en blijft geëerd van grote solidariteit met zijn bondgenoten”, zei de minister, die zich ook verheugde over de opruiming van een Belgisch-Nederlands flottielje voor deze mijnevegeroperaties.

Zolang men weet bestaat dit flottielje uit drie Belgische schepen en twee Nederlandse mijnevegers. Het bevel over heel het smalle is in handen van de Oostendenaar fregatkapitein Guy Boudier, die in Brest — waar de Belgische oorlogsbodems nog moeten gedemagnetiseerd worden — zal inschepen op de „Zinnia”.

Extra-bewapening

Het is dus wel degelijk een verdedigingsopdracht, al het vrijhouden en beveiligen van internationale vaarwateren, maar dat betekent niet dat de Belgische vaartuigen niet zouden bewaard zijn. De Zinnia is zelfs met twee extra pant-SO-uitrallers uitgerust en onderweg kunnen er ook nog twee wapenstemen bij. De „Milan”, die vooral geschikt is als verweer tegen kleine, vliegende doelwitte (zoals de kamikaze-aanvalschepen van Iran), en de Nederlandse „Stinger”, essentieel een raketstelsel gebaseerd op infrarood-zelfdoelzoekende missielen, die bruikbaar zijn tegen vliegende doelwitte.

De spullen moeten onderweg nog geïnstalleerd worden, en de Milan-geschutsbemanningen zijn momenteel nog volop in training aan land.

En zelfs daarmee blijft de Zinnia een pover bewapend schip. Een stelschip is natuurlijk geen kruiser en kan dat ook nooit worden. De essentiële taak van het vaartuig bestaat er in de vier mijnevegers en mijnevegers te bevoorraden, zowel wat proviand betreft als inzake doel voor de machines en munitie voor het geschut. Bovendien beschikt de Zinnia ook over een goed uitgeruste ziekenboeg, waar eventuele zieken en gewonden en beroep kunnen doen, op twee geneesheren en een tandarts.

Als het echt zou gaan spinnen, had het over een „aanhouding” met 600 km naar het oosten, in de Golf van Oman, van de activiteitenzone van de speciale inspectiepijpen van de Iraanse marine. „Door deze sector volledig te isoleren zullen de Iraanse maritieme geen enkele buitenlandse schip in de Golf toelaten zonder dat het via het inspectiekanal van de islamitische republiek gepasseerd is”, aldus de vice-admiraal. De bevelhebber zei tevens dat

hetgeen onwaarschijnlijk wordt geacht, maar toch altijd mogelijk is, zal het Belgisch-Nederlands mijnevegerskader in grote mate afhankelijk zijn van de bemanning die de Britse destroyers en andere oorlogsbodems van de Golf moeten versterken.

Op de Amerikanen mogen we slecht in uiterste nood een beroep doen”, zei een van de hogere officieren. „Oms is opgedragen strikt neutraal te blijven in het oorlogconflict dat daar woedt. De Amerikanen hebben zich politiek al in ter vergeten in de oorlog om nog al zuiver neutraal te kunnen gelden. Onze orders luiden: schuw de Amerikanen zoveel mogelijk. Maar als het echt nodig zou zijn, kunnen we natuurlijk ook op Amerikaanse dekking rekenen.”

Voor de 270-koppige bemanning waarmee de Belgische schepen aan hun eigenlijke operatie in de Golf van Oman gaan beginnen, zal het geen plezierrijke worden. De „Bovense” en de „Breydel” zijn nu eenmaal geen cruiseschepen, al zijn ze voor de gelegenheid van extra-kruisen en alomdroming voorzien. De Zinnia zal ook lichtjes overbemand aan de actie beginnen.

De renoutratie niet er uit volgt: woensdag moeten de Belgische schepen in Brest (Frankrijk) gedemagnetiseerd worden, een operatie die twee en halve dag duurt. Van Brest gaat het linea recht naar Kreta en vandaar naar Port Said in Egypte. Daar zal de Zinnia worden ingeladen door het Suezkanaal en de Rode Zee op te stomen richting de Franse marinebasis in Djibouti.

Van daaruit gaat dan de eigenlijke mijnevegeroperatie van start in de Golf van Oman. De heerreis zal vermoedelijk vijf weken duren.

Britse tanker aangevallen

MANAMA — Een onder Britse vlag varende tanker, de Gentile Breeze, is gisteren in de Golf aangevallen door snelle scheepvaart en in brand geschoten. De vaartuigen waren vermoedelijk afkomstig uit Iran. Dat is vermoeden in scheepvaartkringen in het golfgebied. De aanval werd uitgevoerd tussen de Saoedische kust en het Iraanse eiland Farsi.

Volgens bronnen is brand uitgebroken in leefruimte van de bemanning van het tankschip. De in Hongkong geregistreerde Gentile Breeze was op weg naar Koeweit.

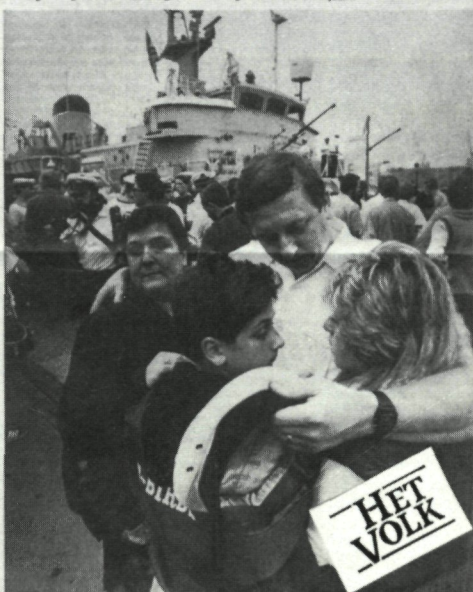
De daaraan zouden vragen? De Iraanse radio mededele tevens dat een schip dat vrijdag in de Golf was onderscherpt door de Iraanse marine, gisteren toelating gekregen heeft om weer uit te varen, na inspectie van de lading. De Iraanse oorlogsschepen onderscheppen regelmatig schepen in de Golf, om te controleren of ze geen wapens of andere lading voor Irak aan boord hebben.

Iran gaat alle schepen in de Golf controleren


PARIS — Geen enkel schip zal de Golf kunnen binnenvaren zonder geïnspecteerd te zijn door de Iraanse marine. Dat heeft gisteren de opperbevelhebber van de marine van de islamitische republiek, vice-admiraal Mohammad Hossein Malekzadegan, verklaard.

De verklaring werd gemeld door Radio-Teheran, die de opgaven werd in Parijs. Vice-admiraal Malekzadegan

had het over een „aanhouding” met 600 km naar het oosten, in de Golf van Oman, van de activiteitenzone van de speciale inspectiepijpen van de Iraanse marine. „Door deze sector volledig te isoleren zullen de Iraanse maritieme geen enkele buitenlandse schip in de Golf toelaten zonder dat het via het inspectiekanal van de islamitische republiek gepasseerd is”, aldus de vice-admiraal. De bevelhebber zei tevens dat



Afscheid nemen doet pijn: „Kom behouden terug”.


in Streek en Stad


Een lach en een traan bij afscheid van Golf-flottielje

OOSTENDE

Op de statens van Oostende heren maandagavond een ongewone sfeer. Terwijl de drie vaartuigen, op weg naar de Golf, hun laatste blikken wisselden, werden de trouwen door andere schepen werden beantwoord, klapte een duizendkoppige menigte in de handen.

Een dame was in allerijf ergens Belgische vlaggetjes gaan halen en deelde die flits uit. Eindelijk kwam de lach er door, nadat bij het emotionele afscheid van de Logistiek veel tranen waren opgevoerd. Echgenoten en liefjes stonden daar maar bereut bij en kleine peuters hielden mee, omdat ze de redenen van al dat groot meningsverschil niet konden achterhalen. Fotogen en souvenirs werden nog vlieg uitgehandeld en, met een laatste klappen, ging het de loopplank over. De familieleden werden opgewacht, met autobu-

sen, naar de statens overgebracht waar ze dan de «Zinnia», «Brydel» en even later de «Havens» konden uitweten. De «Zinnia» had zelf voor muziek gezorgd, bij concerten van de

muziek van de Zeemacht, die op het appel ontbrak. De bemanningen zorgden ook zelf voor spandoeken: «We love you» en «Nog 160 dagen en 't is weer feest». — A.V.



HET LAATSTE NIEUWS



Ils sont partis pour le Golfe

Lundi, en début de soirée, trois navires de la Force navale belge avec à leur bord 270 marins, ont appareillé comme prévu pour le Golfe persique. Leur mission, qui durera cinq mois : ratisser les eaux de cette mer devenue très dangereuse et désamorcer les mines qui entravent la navigation des pétroliers.

C'est la première fois depuis quarante ans que des bâtiments de l'armée belge font route pour une région en guerre, mais l'objectif, comme l'a encore rappelé le ministre de la Défense nationale, sera uniquement pacifique. (Photo : Pierre HANNAERT.)

EN PAGE 5
Nos informations



LE SOIR

Mardi 22 septembre 1987

Odyssée pour le Golfe

LA LIBRE BELGIQUE

Mardi
22 septembre 1987



Joyeux ou crâneurs, les matelots ? Les deux à la fois sans doute. « Nog 160 dagen en t'is weer feest », dit le calicot tendu par quelques heureux caractères du « Zinnia ». Mais, sur les quais, l'humeur était souvent plus chagrine, lundi en fin d'après-midi à Ostende, lorsque les trois navires belges sont partis à destination du Golfe. Avec un peu de chance, comme on dit si mal, les 270 marins belges passeront leurs réveillons de fin d'année en mer ; espérons-le, avec les satisfactions de la mission accomplie. (Photo News)

Voir en page 6.



PHOTO AND PENS

LE DEPART POUR LE GOLFE



Mardi 22 septembre 1987

Dans 160 jours, une autre fête : celle du retour

Ceux qui partaient mais qui n'étaient pas de convée sur leur bateau ont déjeuné lundi en compagnie du prince Albert, du ministre de la Défense nationale Fr.-X. de Donnea et du vice-amiral Poulet, alors que des matelots et sous-officiers parachevaient les derniers travaux que nécessitent l'appareillage de toute unité de la Force navale.

Lundi matin, le Breydel et le Zinnia sont venus rejoindre le Bovesse dans le port d'Ostende. Quant au moral, il était au zénith. Et ce ne sont pas les quelques larmes qu'ont dû essuyer des mères et des épouses des Belges du Golfe qui allaient y changer quelque chose. Les familles, en effet, avaient été autorisées sur les quais de la base dès 17 h.

Même pour ceux et celles qui sont habitués à assister à un départ d'un de nos navires militaires pour un long voyage - celui de l'expédition vers le Golfe durera cinq mois - l'événement provoque toujours quelques moments d'intense émotion. Surtout qu'une mission comme celle qui est confiée à nos gars de la Force navale peut présenter un certain danger. Et puis, chacun des 275 partants avait au moins trois ou quatre invités. C'est dire qu'il y avait foule.

La jeune épouse de Michel Smet, un Bruxellois de 26 ans, matelot sur le Zinnia, nous déclare après avoir embrassé son mari : « En l'épousant, je savais la vie qu'il allait me donner. Je savais que j'allais souvent être seule. C'est son métier qui le veut. Triste,

je le suis, car ce voyage-ci est quand même très long. Mais j'espère que ça passera vite. J'ai le petit qui a six mois. Mon souhait est de le voir revenir indemne ».

« C'est chaque fois la même chose, nous confie la mère de Marc Berucq, 25 ans, premier matelot sur le Zinnia. Pleurer me soulage. On pense évidemment à tout ce qui peut arriver en cours de route. Il a choisi ce métier. Il l'aime et je sais que mon fils est heureux ».

De la passerelle, ce grand garçon, célibataire, de Lessines, a encore crié à ses parents : « Dans cent soixante jours, c'est à nouveau la fête ».

Et puis, il y a la tradition. Tout cela provoque un pincement au cœur. Bien d'anciens de la FN étaient présents pour souhaiter bon vent à l'escadre. Quand les navires avançaient lentement dans le port, tous les bateaux présents ont actionné leur sirène, saluant ainsi un départ en mission pas comme les autres.

Mais avant que les équipages ne montent à bord, le ministre de Donnea a tenu à dire qu'il avait entière confiance dans l'expédition belge. « Sans doute, votre départ et la séparation qu'il implique sont-ils perçus par nos citoyens comme quelque chose hors du commun. Les absences prolongées de vos foyers font partie de votre vie professionnelle. Il s'agit d'une de ces servitudes propre au métier militaire, souvent méconnues du grand public. Le courage avec lequel vous les affrontez vous honore. »

Raoul Dewael



La jeune épouse de Michel Smet garde le sourire.

Behouden vaart!

Belgische mijnenvegers op weg naar de Golf

Met een kleine vertraging zijn de Zinnia, de Breydel en de Bovesse maandagavond vanuit Oostende vertrokken naar de Perzische Golf. Zij werden op de zeemachtbasis uitgewuifd door minister van landsverdediging de Donnea en door een duizendtal familieleden. Op de pier van Oostende stonden nog een paar duizend kijklustigen die marine-boten uit te wuiven.

De 270 bemanningsleden van de drie boten kregen maandagvoormiddag het bezoek van Prins Albert. Die moest daarvoor wel naar Oostende en Zeebrugge.

Herstelling

De Bovesse was op het laatste moment afgevoerd naar Zeebrugge voor een herstelling aan het diepteijzer. De Bovesse, die vice-admiraal Poulet aan boord had, kwam een kwartier te laat aan in Oostende.

Daar had minister de Donnea onderuit in zeemanstermen afscheid genomen: «Moge de wind voor U gunstig waaien, goede vaart en behouden thuiskomst». De Donnea wees erop dat de zeemacht voor de tweede keer op enkele maanden tijd in het nieuws komt. Hij verwees daarbij naar de reddingsoperaties bij de Herald of Free Enterprise, die veerboot die begin maart verging voor Zeebrugge.

Zie ook blz. 39



GAZET VAN ANTWERPEN

Gisteravond bracht Prins Albert een bezoek aan de manschappen van de Belgische vloot voor de Golf. Hij liet zich de opvarenden voorstellen en maakte tijd voor een kort afscheidwoord.

Tranen bij het afscheid

HET VOLK



Foto: Patrick De Krommer

OOSTENDE — De jongste dagen was de stemming nog opperbest, het leek allemaal een avontuur. Gisteren echter, toen het afscheid van vrouw, kind, vader, moeder en liefde een feit werd, ging het er al heel anders aan toe. Tranen en zakdoeken, want 160 dagen weg van huis, in een streek die je niet meteen „veilig” kunt noemen, is niet zo prettig.

Zeker niet voor de thuisblijvers die tijdens de toespraak van minister van Landsverdediging de Donnea wel eens schampere opmerkingen lieten horen in de

stijl van „hij heeft mooi praten, hij gaat zelf niet mee.”

Onder de bemanningsleden van de drie schepen die gisteren vertrokken, viel de stemming nog mee. Daar werd gepraat over „de wereld zien” en over het netjes opvissen van al die mijnen... Of de tranen van deze jonge vrouw op de foto daar een boodschap aan hebben is echter een ander paar mouwen. Trouwens, ook de stoere jongens voor hun schip (foto links) waren voor een laatste kus best te vinden.

Pagina 3



Er is geen gebrek aan wilskracht en burgerzin

Minister de Donnea benadrukt defensief karakter van de opdracht

In zijn toespraak op de kade te Oostende bekleemde minister voor Defensie de Donnea het defensieve karakter van de opdracht die de Belgische Zeevloot is opgelegd. Na het koolbedrog en moedig optreden bij de ramp met de Britse verbodst "Herald of Free Enterprise" in maart staat onze marine nu weer in het middelpunt van de belangstelling, zo zei de minister tot de militairen en hun familiesleden.

"Deze opdracht werd u door de regering toevertrouwd. Op die manier zal u bijdragen tot het verzekeren van de vrije scheepvaart in de internationale wateren en in rondom de Perzische Golf" aldus nog de Donnea.

Europese strijdsmacht

De minister meldde dat dit verzoek en de lange schied die eraan verbonden is, eigenlijk niet zo ongewoon zijn. Mensen van de maritiem en hun families kunnen zich aan roets verontrouwen. Het lange wege van hun maakt deel uit van het bevoegden. Door het grote publiek wordt dit aspect van het militaire leven maar al te vaak over het hoofd gezien. Hij had dan ook lot voor de militairen die dit verzoek moedig aanvaarden.

De zending moet tevens aan-



Zelfs de meest kloekke kerels pinken achteraf toch even een traan weg.



4,8 maand is erg lang.

Verjaardagskaarten

Jean Serrys van het bodem Brugge is reeds twee jaar als ambassadeur bij de Zeevloot. Hij heeft ervoor gezorgd dat de bemanning ook tijdens de lange dagen niet zal verveelen. Heel wat gezelschapspelen, lezingen en improvisaties werden aan boord georganiseerd. Als ambassadeur Dubois verklaarde op dat voor allejarige manifestaties en verjaardagskaarten mee aan boord werden genomen. Hoeveel er dan waren was hij niet maar het blijft een leuke attentie om ver-

van huis met kaartjes te worden bedacht. Hij heeft rond de kerst- en nieuwjaarsperiode de familie van de 270 man personeel op een feest samen te brengen.

Daar zal de sociale dienst van de Zeevloot, de organisatie van de opvoeding, dan wel voor zorgen. Met de staf van de Zeevloot zal men in nauw contact blijven. Via brief en video-film zullen alle thuisblijvers over het wel en wee van de opvoeden worden ingelicht.

GAZET VAN ANTWERPEN

Een avontuur

Op een bankje aan de haven treden we het echtpaar Van Haerle en Gint en hun 21-jarige dochter Jenny aan. Ook hun Oostendse vrienden bij wie ze sinds zondagavond te gast zijn, willen de afvaart niet missen. Het is nog even wachten op de "Boreas", de mijnenveger jager die uit Zeebrugge vertrekt. Aan boord bevindt zich Filip, de 22-jarige zoon die er in de machinekamer zal voor zorgen dat alles goed verloopt. Hij is mechanicien en startte op 1 augustus zijn militaire dienst.

Van vrijdag kreeg hij te horen dat hij maandag om 7 u. te Oostende vertrekt naar de Perzische Golf. "Hij neemt het allemaal goed op", zegt mama Van Haerle. Hoewel hij aanvankelijk niet veel voor het leger voelde, heeft hij het er nu beslist naar toe zien. Op de Boreas heeft hij het gezelschap van nog drie Gentenaars. Zo zal hij er zich wat meer thuisvoelen. Ook Sven en Roland maakten de nu naar Oostende om er hun bootrennen met een klapje op de schooner een behouden vaart toe te nemen. Menno van Haerle is niet zo blij met het vertrek van zoon Filip. Het feit dat hij het allemaal niet zo dramatisch ziet, is waarschijnlijk een troost voor hem. En niet de steun van man en dochter zullen de 160 dagen in een flits voorbijgaan.



Een golf van tranen op weg naar de Golf

"Nog 10 dagen en 't is weer feest". Dat stond te lezen op een spandoek die bemanningleden van de "Zinnia" omhoog hielden bij het uitvaren van de haven van Oostende. Het bevoorradingschip had in zijn lading de "Boreas" en de "Breydel".

Aan boord waren de 270 man personeel. Zij hadden pas hun vrouw, vrienden, kind, familie of vrienden met een dikke zoen vaarsel gezegd. Er stroomden tranen voor de mannen die koers zetten naar de Perzische Golf. Vier en een halve maand zullen ze van hun zijn. Nu de loodpomp was weggehaald, de troepen waren ingeloopt, kon men enkel nog huilen tot de schepen het kopsel van het statieketel voorbij waren.

Oms Zeevloot die op het vlak van mijnenbestrijding een reputatie heeft, zal men de drie

Vijf ton geneesmiddelen

Aan boord van de Zinnia is er een pik proviand gestapeld. Conserven, drank, wijn, vers vlees, 5.500 kg aardappelen en vijf ton geneesmiddelen zullen ervoor zorgen dat de bemanning van de drie Belgische schepen niet te kort komt.

De "Boreas" en de "Breydel" hebben elk voor een maand proviand aan boord. Erns hun voorspeld op te, zal de Zinnia voor een nieuwe aanvoer levensmiddelen zorgen. Dat zal dan per helikopter (van de Zinnia) of per container gebeuren. Commandant Van Ransbeke vertelde ons nog dat het schip voornamelijk van een dokterskabinet en operationeel. Een dokter en tandarts maken de tocht mee en raden zullen een chirurg en anesthesist de vloot vervangen. De Belgische vloot zet eerst koers naar Brest waar een operatie van desamptering zal plaats hebben. Vandaar gaat het naar Port Said en via het Kanaal van Suez naar Djibouti. Na 33 dagen zal men de Perzische Golf bereiken. Geres de temperatuur zal daardoor dalen en de Boreas en Boreas airconditioning aangebracht. Er dienden ook nog al korter beredelingen te worden gevoerd.

Afscheid van grote broer

De vijfjarige Lorenzo Assman was wel fier toen hij met grote broer Mario voor onze fotograaf mocht poseren. Daarvoor had hij heel speciaal zijn matrozenspakje aangekleed. De hele familie, vader, moeder, vier broers en twee zussen waren naar de kade van Oostende gekomen om Mario uit te wassen. Er werd natuurlijk een traantje weggepikt maar dat deed bijna iedereen.

Mario Assman vaart aan boord van de Zinnia, het logistiek steunschip waar hij de sociale bemanning het onderhoud van de wapens tot taak heeft. Vier en een halve maand weg van huis is een lange tijd, vertelde Mario maar ja, welbewust en vrolijk gekruist de moesten we naar de verre Golf trekken. Vader Assman is trots op de ruste van het gezin die nu naar de verre Golf trekt waar de oorlog tussen Iran en Irak nog in alle hevigheid woedt. In de familiekring werd natuurlijk een klein afscheidsfeestje georganiseerd. En Mario trok er zaterdagavond op uit met zijn vrienden. Het werd het laatste tot in de vroege ochtend. Er zal beslist evenwel vreugde en plezier zijn wanneer de Oostendse naar eind februari thuisblijft voor een wel afsluitend.

Deze reportage werd samengevoegd door onze redacteur Tine Heddebaux en onze redacteur Hugo Merckx



Voor vele jonge matrozen was het een moeilijk afscheid van vrouw en kind.

L'actualité à la trois

Les larmes et la foule pour nos marins du golfe

PONVENT, et revenez-vous sains et saufs ! C'est sur ces paroles optimistes mais aussi lourdes de sens que le ministre de la défense, M. de Donnée, a concilié son message aux quelques 250 marins qui allaient appareiller quelques minutes plus tard pour le golfe persique.

Ils sont partis pour 6 mois, avec deux autres navires hollandais, sous le commandement du capitaine de frégate Guy Bistard, dans le but de nettoyer les eaux internationales du détroit d'Ormuz et du golfe d'Omman des mines que l'Iran y a accumulées et rétablir ainsi un couloir pour la navigation commerciale dans ce secteur.

16 h. 30. En rade des quais du port militaire d'Ostende, le navire de commandement et de soutien logistique « Zinnia » et le chasseur-dragueur de mines « Breydel » sont rangés l'un derrière l'autre, machines au ralenti, alors que, déjà, à l'entrée de la base navale, se pressent les familles du personnel de mission et les journalistes.

Le second dragueur de mines désigné pour participer aux opérations, le « Bovesse », n'arrivera quant à lui que vers 18 h. de Zebruggue où il subissait un ultime entretien.

17 h. Les barrières du camp s'ouvrent. Quelques minutes plus tard commenceront les premières scènes d'adieux déchirantes.

Pour un de ces vieux marins au long cours à la moue blasée et la démarche chahutée, moustache de

jeunes, miliciens ou volontaires, face à la brusque réalité d'une longue séparation imminente, empreinte d'un sentiment de danger confus ?

Soudain, ce sont des yeux qui se crispent, un regard qui fuit vers l'inconnu de cet horizon glissant dans la pénombre crépusculaire, un bébé, qu'on étrémit à deux, des ongles qui se plantent impressement dans un bras tatoué de dragons sournois, un mouchoir que l'on serre dans le creux d'une paume moite, cet « Au revoir ! » — enfin — finalement — on ne parvient pas à prononcer...

Même les plus durcis de ces hommes de mer ont les yeux rouges face au chagrin de celle qui refuse obstinément l'inévitable.

Plus encore que la longue séparation, c'est le danger et le secret de la mission qui rongent ces femmes. Et elles dament cette guerre si lointaine et absurde en s'en prenant à Khomény, « ce détraqué ! ».

Et elles se soumettent à la décision de cet époux volontaire attiré par un goût d'aventure que lui dispense trop peu le métier. Une décision que respecte aussi ce père de Fontaine-l'Évêque, ancien marin lui-même, qui déclare sentencieusement : « Bien sûr qu'il y a du danger ! Je connais bien le Golfe persique. Si ça tourne mal là-bas, ils seront pris comme dans une nasse... ».

Des manifestants hûes

Le ministre de la Défense a cependant une nouvelle fois insisté dans son discours aux marins, le côté défensif et axé sur les zones internationales de la mission.

« Celle-ci sera perçue comme étant hors du commun par la majorité des gens — a-t-il dit — mais pour vous c'est votre métier. Vous y êtes préparés et vous faites la réputation de notre Force navale ».

« Les longues absences sont aussi partie de votre métier », a encore dit M. de Donnée, « et le courage

avec lequel vous et vos familles affrontez ces servitudes vous honorent ».

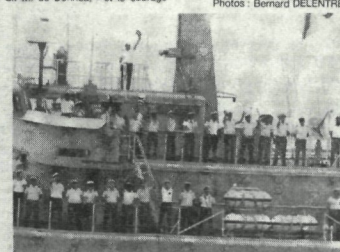
Il s'est enfin réjoui de la nouvelle collaboration belgo-hollandaise pour cette mission, et du fait que beaucoup de miliciens s'étaient portés volontaires « à l'heure où l'on déplore le manque de civisme de la jeunesse ».

Vers 18 h. 30, les trois bateaux quittent le port d'Ostende, salués par les vivats d'une foule qui s'était amassée en grand nombre sur l'estacade. Une ambiance patriotique avec fanfare militaire, drapeaux, coups de sirènes, et adieux démonstratifs que sont cependant venus troubler quelques manifestants brandissant des calicots hostiles à cet envoi de navires pro-impérialiste américain.

Compulsés par de nombreux badauds, ils ont été emmenés par les forces de l'ordre pour un contrôle d'identité.

Mais déjà, sur le « Zinnia », le « Breydel » et le « Bovesse », les tâches reprenaient déjà. Un exercice d'abandon de navire était déjà au programme pour la nuit...

André BALTHAZART
Photos : Bernard DELENTRE



La Nouvelle Gazette

« Revenez-nous sains et saufs ! »

C'est le message du ministre de Donnée aux 250 marins qui sont partis hier pour le Golfe persique



Départ pour le Golfe aux allures d'odyssée

Les familles sont venues nombreuses, à Ostende, pour le départ des dragueurs de mines. Larmes salées et mines défaites

LA LIBRE BELGIQUE

Le jour est grand, certes. Jour J, si l'on veut, mais non de joie en tout cas. Dans ces familles qui s'avancent vers les quais, un millier de personnes environ pour 270 marins, il y a du vague à l'âme. Quatre mois et demi : Dieu que ça va être long. Songez un peu : les missions les plus longues, en manœuvres, atteignent parfois douze ou treize semaines. Cette fois, il devrait y en avoir pour dix-huit au moins. Et puis, cette opération-ci revêt un caractère de gravité inédite et, malgré les émissions didactiques de la télévision, les eaux du Golfe n'ont pour la plupart rien de bien familier. Si minime soit-il, le risque est cette fois de la partie. S'il doit y avoir un bout du monde, ce serait bien là-bas.

Nombreuses sont les épouses et fiancées qui ont les gros yeux, rougis par la peine. Elles se blottissent une dernière fois sous le (gros) bras de leur homme, lui-même le coeur en étau entre la fierté et le mal du quai.

Les plus émotifs ont baissé leur casquette encore d'un cran plus bas que de coutume. Mais, de toute manière, celui qui reste est toujours perdant.

Lundi midi, le prince Albert est venu déjeuner avec les équipages. Peu après 17 heures, c'est le ministre de la Défense nationale qui arrive à son tour. Accueilli par le capitaine de frégate Guy Busard, le Liégeois qui assumera le commandement de la flottille belgo-néerlandaise, il monte tout de suite à bord du «Zinnia», le navire de coordination et de soutien logistique, pour une courte visite. Sans tambours ni trompettes, avec les simples honneurs du sifflet qui annonce les allées et venues du commandant de navire ou d'officiers supérieurs.

HOMMAGE AU COURAGE. De retour à terre, si l'on peut dire, M. François-Xavier de Donnea s'adresse alors à l'équipage du «Zinnia», rappelant tout d'abord que «pour la deuxième fois cette année, no-

tre marine se trouve au centre de l'actualité». Il faisait ainsi allusion au courage et au sang-froid déployés par nombre d'entre eux, il y a juste six mois, lors du naufrage du «Herald of Free Enterprise». Evoquant le départ et la séparation, le ministre parle de ces «servitudes propres au métier militaire, souvent méconnues du grand public».

Insistant aussi sur l'importance toute particulière de la mission pour notre pays, il soulignait également que, de la sorte, la Belgique prenait ses responsabilités au niveau international et faisait preuve de solidarité envers ses alliés. Élément non négligeable également à ses yeux : la création d'une flottille belgo-hollandaise qui ne fait, en vérité, que mettre en évidence la quotidienne osmose et le «caractère intégré» des deux marines. Citant de même la protection offerte par la flotte britannique, il note que «cette intégration débouchera - et j'espère que cela ne tardera pas - sur la création d'une armée européenne».

ON GARDE LE CONTACT.

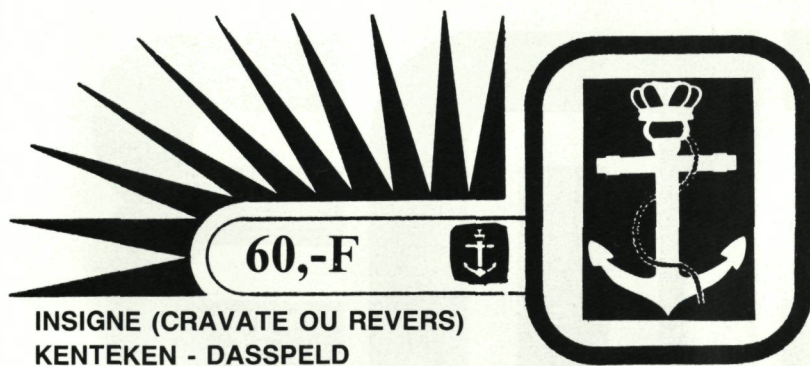
M. de Donnea émettait de très rituels vœux de «bon vent» avant de s'en aller plus intimement converser avec les familles elles-mêmes. Le ciel, triste déjà, versait quelques pleurs alors que les matelots du «Zinnia», qui venaient de répondre à l'appel, larguaient les amarres avant de s'aligner sur la longueur du bâtiment. Au même moment, le dragueur de mines «Bovesse», parti le matin même à Zeebrugge et monté sur «slip» - cale sèche - pour une ultime rectification du gouvernail, entrait dans le port d'Ostende pour une autre cérémonie d'adieu.

Les premières familles se dirigeaient dès cet instant vers l'estacade d'Ostende pour prendre, au fond, quelque recul.

A la sortie du port, un hélicoptère Alouette III venait se poser sur le «Zinnia». Après 30 heures de navigation, les trois navires belges seront à Brest pour une escale de «démagnétisation» de trois jours, au cours de laquelle seulement les rejoindra le commandant Busard. Plus tard, à hauteur de Gibraltar, les Belges retrouveront les deux chasseurs de mines hollandais. A Souda-Bay, en Crète, les premiers ravitaillements leur seront livrés de Belgique, en même temps que seront amenés des fusiliers marins. Mais, grâce au satellite Satcom, on reste en ligne.

Eric de BELLEFROID

Nieuw - Nouveau



INSIGNE (CRAVATE OU REVERS)
KENTEN - DASSPELD

HET LAATSTE NIEUWS

DINSDAG 22

DAGBLAD

■ Weersverwachting: toenemende bewolking ■

Uitgeverij J. Hoste n.v., Em. Jacqueminaan 105, 1000 Brussel - Tel. (02) 219.32.90
Voor rubriekadvertenties - Tel. (02) 219.44.20

Beleg 20 F - Nederland 1.85 FF - Luxemburg 20 FL - Frankrijk 5.50 FF - Spanje 180 Ptas - Oostenrijkse Eilanden 200 Ptas
Italië 2.000 Lire - Duitsland 2.80 DM - Zwitserland 2.70 FS - Oostenrijk 22 Sch - Griekenland 1.00 Dri - Portugal 100 Esc

west-vla

«Binnen 160 dagen vieren we al opnieuw feest»

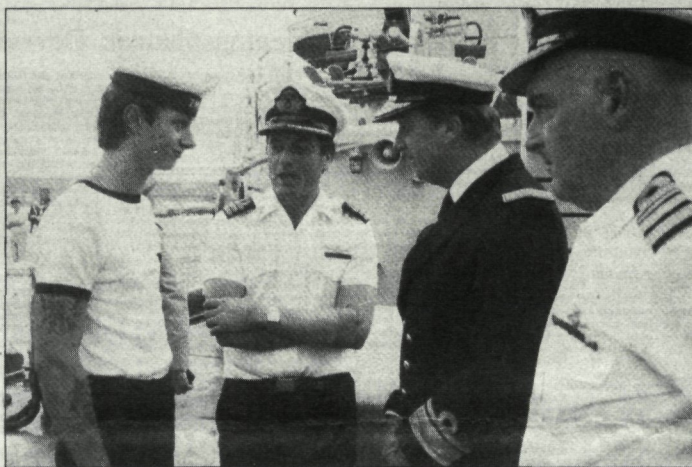
Tranen en duimen voor
«onze jongens» in Oostende

Hoewel velen hun tranen de vrije loop lieten, gisteravond bij het afscheid van de Belgische mijnenvegerflottielje te Oostende, nam het optimisme toch duidelijk de bovenhand. Toen het commando- en logistiek steunschip «Zinnia» als eerste de trossen losgoede en de aangetreden bemanningsleden een laatste maal hun familieleden op de kaai toewuifden ontrolden een paar matrozen een spandoek met het opschrift: «Nog 160 dagen en 't is weer feest».

Om 18 u. 30 voor de flottielje tussen de statketsels de haven uit. Vanop de «Zinnia», die de «Breydel» en de «Bovesse» vooraf ging, weerklonk krijgshaftige muziek. Heel even vonden we het spijzig dat de steeds zo flinke muziekkapel van de Zeemacht er niet bij was om de jongens aan boord een groet te brengen. Maar de bevolking was er overtalrijk, vaak geestdriftig. Sommigen hadden inderhaast nog wat Belgische vlaggetjes aangekocht en deelden ze uit aan de omstaanders. Velen staken de duim omhoog, als om te zeggen: «Moed houden, jongens». Ook vanop de aan de kaai gemeerde schepen van de R.M.T. werd met de scheepshoorn een groet gebracht. Traag gleden de drie vaartuigen de grijze mist over de Noordzee tegemoet.

(Lees verder blz. 5)

Nog snel in het huwelijksbootje



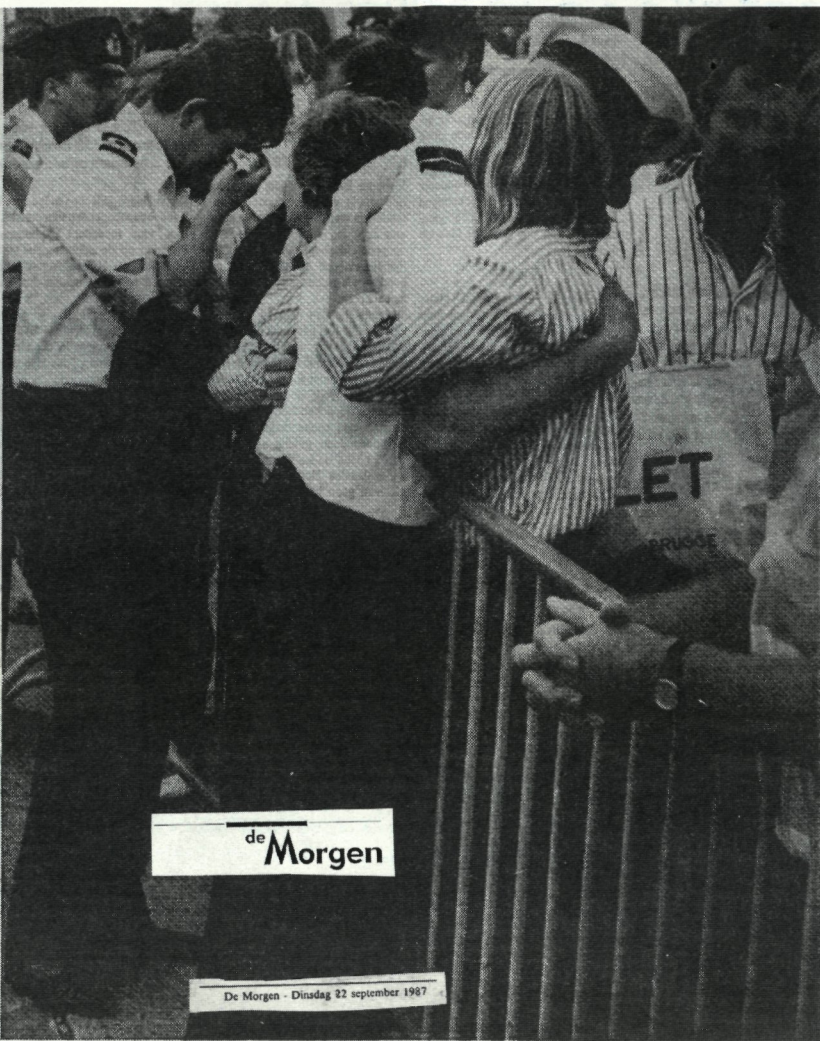
«We zullen er het beste van maken», zei matroos Pascal Maes uit Blankenberge. Net als verschillende van zijn collega's is hij vóór de afvaart naar de Golf nog snel in het huwelijksbootje gestapt. Voor het huwelijk kreeg hij van de procureur bijzondere toestemming de wachttijd in te korten. Maandagochtend werd Pascal

Maes (de jonge man links op de foto) aan prins Albert voorgesteld. De Prins bracht een bezoek aan de mijnenvegers en het steunschip. Prins Albert vroeg onder meer aan de commandant van de «Zinnia» of er voldoende bier aan boord is. Het antwoord was bevestigend.

CNB

Eén Golf van tranen

Op de valgreep zijn de drie Belgische schepen dan toch kunnen vertrekken naar de Perzische Golf. Rond 17 uur mochten de militairen, in gelid, voor het laatst hun geliefden in de ogen kijken. De emoties waren duidelijk niet uit de lucht. Minister de Donnée had echter weinig last van ontroering. Volgens de Excellentie "maakt zo'n opdracht deel uit van het beroep en is het één van de certitudes van het militaire leven." (Foto Patrick DE SPIEGELAERE)

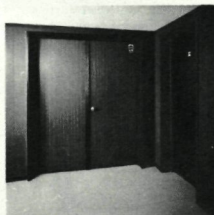


de
Morgen

De Morgen - Dinsdag 22 september 1987

Wat brandbeveiliging betreft: Somati.

somati Somati nv.
111e Industriezone - 9440 Erembodegem (Aalst)
Tel. 053/70.32.32 - Telex 12.376



VISITE DE S.A.R. LE PRINCE ALBERT

BEZOEK VAN Z.K.H. PRINS ALBERT





Foto's - Photos: M. SCHOTTEY



En marge des activités maritimes dans le Golfe...

Une guerre qui n'est pas perdue pour tout le monde

Par J.M. De Decker

Une guerre interminable qui dure depuis sept ans, a déjà fait plus d'un million de victimes et dont on ne voit pas la fin : la guerre du Golfe opposant l'Irak à l'Irak. Une guerre qui, comme toutes les guerres et quelle qu'en soit l'issue, n'aura pas été perdue pour tout le monde. Car, c'est bien connu, le malheur des uns fait le bonheur des autres.

Les premiers bénéficiaires en sont, bien entendu, les marchands d'armes qui ravitaillent en matériels divers l'un ou l'autre camp et, souvent même, les deux. Le total de leurs ventes, officielles ou clandestines, est estimé à quelque 70 milliards de dollars (3.000 milliards de francs belges) à ce jour. Des chiffres qui croissent et s'arrondissent chaque jour.

Un livre pourrait être écrit à ce sujet. Mais, tel n'est pas notre propos. Tenons-nous en au domaine maritime, qui concerne essentiellement des nations qui ne sont pas parties au conflit.

Combien de temps cette interminable guerre durera-t-elle encore ? Telle est la question à laquelle on souhaiterait connaître la réponse dans les milieux maritimes. Et on peut

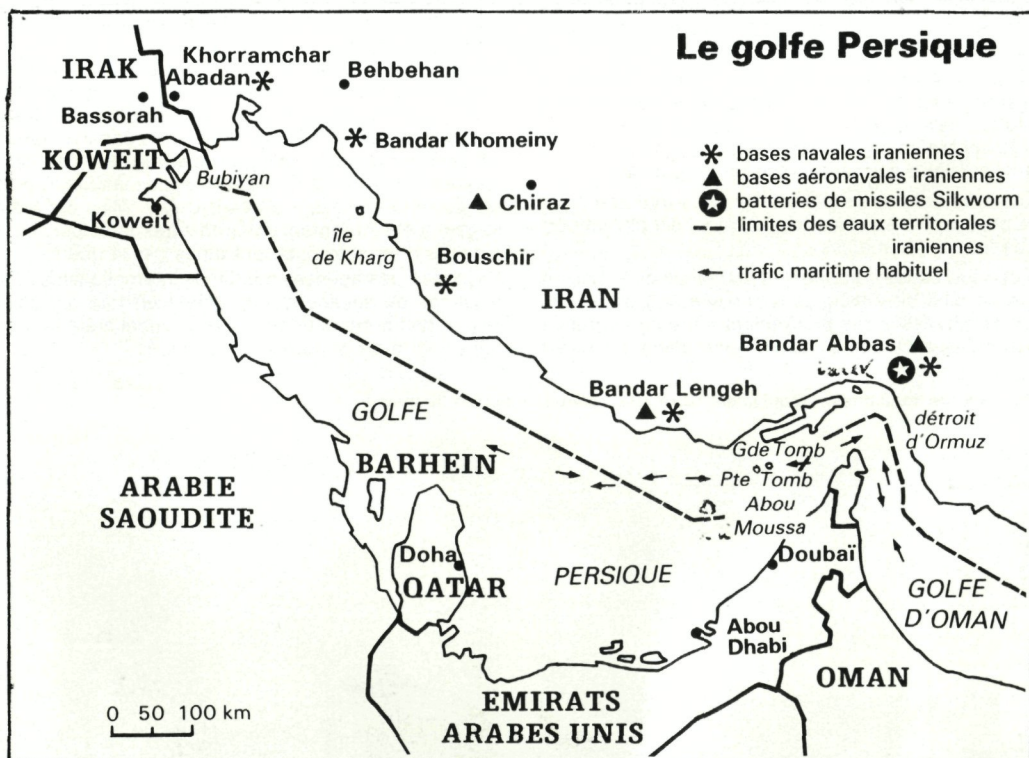
le comprendre. Elle a déjà occasionné la perte d'un tonnage marchand de 8 millions de tonnes - 360 navires -, soit le tiers du total des pertes de la marine de commerce durant la deuxième guerre mondiale.

Qui, à part les marchands d'armes qui alimentent le conflit, peut en tirer profit sans mauvaises intentions dans la région ?

LES NAVETTEURS DU PETROLE

Tout d'abord, ce nouveau type de mercenaire qu'est le capitaine qui accepte de faire « la navette du pétrole » pour compte de l'Irak.

Il n'est pas armé, bien que son navire constitue la cible de prédilection de l'aviation irakienne. Il peut être anglais, scandinave ou polonais. Il est, le plus souvent, le seul Européen à bord et son navire peut être à la limite de la navigabilité, mais il peut gagner plus en un an qu'en dix ans de carrière normale.





Mine flottante. Il s'agirait s'un vieux stock cédé par la Corée du Nord à l'Iran pour 35.000 francs pièce.

Pour les autorités iraniennes, en effet, le pétrole doit continuer d'être exporté. L'Iran a besoin de dollars pour acheter des armes et, à défaut de pipe-lines, la voie maritime est la seule voie d'évacuation possible. Quel qu'en soit le coût.

Les capitaines et équipages sont payés par les armateurs au tarif normal. Ce qu'ils peuvent gagner en plus est à négocier avec la N.I.O.C. (National Iranian Oil Company).

Certains sont payés au mois, d'autres au voyage. Le prix pour un seul voyage peut atteindre dix mille dollars (FB 380.000) et ils peuvent faire trois ou quatre navettes par mois. De quoi s'installer à leur compte ou couler des jours paisibles au moment de la retraite pour autant qu'ils aient survécu à l'aventure.

Le sort de leurs équipages est moins brillant. Constitués en majeure partie de Philippins et d'Indiens, ces hommes touchent un salaire de quelque 370 dollars par mois (FB 14.000), une croûte de pain sans doute, mais qui par rapport à leur salaire normal représente un pactole.

Certains affrêteurs ne se débrouillent pas mal non plus, dont la philosophie semble être «L'argent est plus important que les vies humaines».

A une époque où les compagnies maritimes connaissent de plus en plus de difficultés à survivre, les occasions d'achat de navires à des prix défiant toute concurrence sont nombreuses. On cite le cas d'un entrepreneur qui s'est

lancé dans la «navette du pétrole» avec un navire, il y a quatre ans, et se trouve aujourd'hui à la tête d'une flotte de 22 unités. Ce n'est pas un cas isolé.

La demande existe non seulement pour les pétroliers mais aussi pour des remorqueurs, des navires ravitailleurs et des cargos. La file est longue, au large de la côte de Fudjairah, à la sortie du Déroit d'Ormuz, des candidats à la navette qui n'attendent que l'occasion de prendre la place de navires mis hors de combat par faits de guerre ou, plus simplement, par une avarie de machines.

Ils sont une douzaine, à tout moment, affrétés pour le voyage pour le compte de l'Iran et naviguent en convois de quatre, certains jours de la semaine où la protection de l'aviation iranienne leur est assurée. Au bout d'un trajet de quelque 3 kilomètres, la N.I.O.C. prend les affaires en charge et l'opération est terminée. Capitaines et équipages touchent leur salaire et les Iraniens se chargent d'amener leurs navire à bon port au terminal pétrolier de Kharg Island.

Les contrats sont conclus pour une durée de douze mois et il n'est pas souhaité que les équipages prennent beaucoup de congé durant cette période. Tout arrêt, même momentané, des exportations de pétrole iranien coûte cher au régime de Khomeini. Une contrainte que les capitaines, des Européens, supportent mal tant sont pesants la solitude et l'ennui.

En dépit de ces inconvénients et des risques réels que comportent l'entreprise, nombreux sont les capitaines et équipages qui estiment que le jeu en vaut la chandelle. Le prix peut être élevé, lorsque leur navire est victime d'une attaque à la roquette irakienne. Mais qu'importe! Il y aura toujours des candidats à l'aventure. Surtout lorsqu'il y a des dollars à la clé.

L'AGE D'OR POUR DUBAI

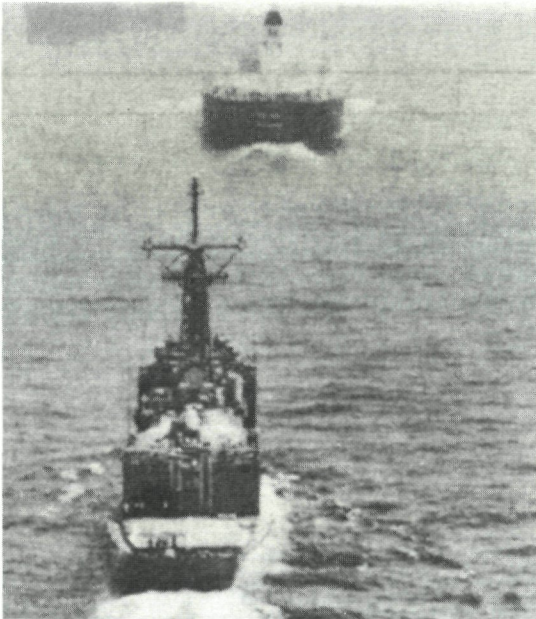
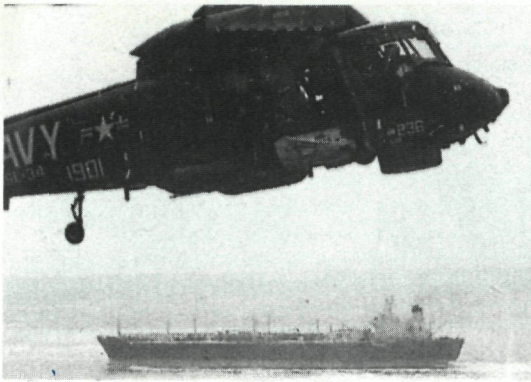
Tire grand profit, aussi, de la guerre du Golfe mais dans un autre domaine: l'émirat de Dubai qui est devenu, au cours de ces dernières années, l'incontestable centre maritime de la région.

Sans doute, le trafic maritime a-t-il diminué en partie pour des raisons d'ordre commercial non liées au conflit et en partie, aussi, par suite des réticences de plus en plus marquées des marins de certains pays - le Japon notamment - à pénétrer dans le Golfe. On a enregistré, l'an dernier, une diminution de 10 % des entrées de marchandises dans cet entrepôt florissant qu'était Dubai. Mais cet élément négatif a été largement compensé par les profits extraordinaires d'un autre type entraînés par la guerre.

La plupart des agences maritimes internationales et organisations de service qui opéraient en Iran ont cherché refuge de l'autre côté du Golfe et Dubai a été le premier bénéficiaire de ce transfert d'activités.

Vedettes rapides iraniennes. L'équivalent naval des camions suicides libanais.





Escorte dans le Golfe.

Jouissant d'un régime économique plus libéral et d'un climat social plus détendu, Dubai a aussi détourné une partie du courant d'affaires dont bénéficiait autrefois l'Emirat de Koweït, dont la situation géographique à l'autre extrémité du Golfe est, en outre, beaucoup plus inconfortable. Dubai est aujourd'hui le centre opérationnel du Golfe. C'est d'ici que sont rapatriés par avion les équipages dont le contrat est venu à échéance; c'est ici qu'aboutissent les marchandises expédiées dans la région de tous les coins du monde.

Le point d'ancrage principal, et pratiquement unique, des «navetteurs du Golfe» est Khor Fakkan, à l'entrée de celui-ci, que les pétroliers koweïtiens utilisèrent pendant un

temps pour y effectuer leurs transferts de cargaison sur d'autres navires. Entre 60 et 80 navires sont ancrés en permanence au large de ce port, sur la côte Est des Emirats Arabes Unis, disparaissant de jour dans une épaisse brume de chaleur et s'illuminant, de nuit, comme des arbres de Noël.

La plupart d'entre eux sont des pétroliers attendant les instructions de leur armateur pour pénétrer dans le Golfe par le détroit d'Ormuz et y charger du pétrole. Les autres, ne voulant pas s'exposer au danger que représentent les Excocet irakiens et les mines iraniennes, y attendant plus prudemment que des capitaines plus courageux leur apportent leur cargaison.

L'activité économique de Dubai reçut un nouveau coup de fouet lorsque l'Iran abandonna, il y a quelques mois, les ancrages de l'île Sirri située à l'entrée du Golfe à une distance respectable de ce qui constituait la zone des hostilités lorsqu'il les choisirent en 1985.

Au large de l'île Sirri, les pétroliers évacuant le pétrole iranien pouvaient remplir leurs soutes du carburant amenés par les «navetteurs du Golfe» dans une relative tranquillité. Mais, en Juin 1986, l'aviation irakienne, se lançant dans des raids à grande distance, rendit ce havre inconfortable. Les Iranien furent contraints de déplacer leur centre d'opération vers les îles d'Ormuz et de Larak, au milieu du Détroit. Mauvais choix. Le temps n'y est pas bon surtout pendant la période de la mousson. Ces ancrages durent, à leur tour, être abandonnés. Au plus grand profit de Dubai.

A Dubai, et dans l'émirat voisin de Sharjah, sont établis désormais, toutes les organisations de service sans lesquelles la navigation dans la zone serait impossible: shipchangers, bunkering companies, avitailleurs, assureurs, etc. Pour les navires nécessitant des réparations, les chantiers navals de Dubai disposent des cales sèches les plus importantes et les mieux équipées à 1.000 miles à la ronde.

Les entreprises de sauvetage, rebaptisées ironiquement «chasseurs d'ambulance» ou «fouilleurs de poubelles» dans les milieux maritimes locaux, font, elles aussi des affaires en or. L'International Marine Services, la plus grosse compagnie locale s'ennorgueillit de posséder la plus importante flottille de remorqueurs équipés pour la lutte anti-incendie du monde.

Et pour tout ce petit monde, les belles années restent encore à venir. Le jour où la guerre prendra fin, il faudra débarrasser le Golfe des épaves qui en jonchent le parcours, réparer les plate-formes de forage endommagées ou laissées à l'abandon depuis des années, en un mot, faire le ménage. Du travail pour les spécialistes qui, à en croire les experts, provoquera un «boom» économique supplémentaire d'au moins cinq ans pour Dubai.

A moins que... A moins que le conflit dégénère et prenne une ampleur accrue, obligeant tous les milieux intéressés à émigrer, une fois encore plus au sud, vers des ancrages moins exposés.

En attendant, Dubai connaît la plus grande période de prospérité de son histoire.

Tomorrow is another day!

SIEMENS



FULL BUROTIC SYSTEM

Siemens roept het integrale communicatie- en informatiesysteem in het leven

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" van Siemens opent een nieuw tijdperk in de bureautica.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" maakt de overdracht mogelijk van spraak, gegevens, tekst en beelden en zorgt ervoor dat de verschillende kantoorhulpmiddelen met elkaar kunnen communiceren. Dit communicatie- en informatiesysteem - een Siemens exclusiviteit - laat alle soorten verbindingen toe binnen de onderneming of met een extern openbaar of privé-netwerk.

VOICE: digitale telefonie, vocale terminal en vocale berichtenuitwisseling.

DATA: toegang tot de gegevensbanken, tot de Infocenters en tot

alle rekencentrumfaciliteiten.

TEXT: telex, tekstverwerking en alle soorten drukkers, de laserdrukker inbegrepen.

IMAGE: telecopieerapparaten, grafische werkstations, en toegang tot de openbare en privé-informatiebronnen via videotex: gidsen, dienstregelingen, catalogi, enz. Bovendien zorgt het "FULL BUROTIC SYSTEM" voor de aansluiting van diverse terminals zoals prikklokken voor variabele werktijden, bankterminals, kasregisters, alarmgevers, badgelezers, deuropeners enz.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" is uitermate flexibel. Het biedt elke onderneming een geoptimaliseerde, aan haar behoeften aange-

paste bureautica-oplossing. Dank zij de modulariteit van het systeem kan de capaciteit van de bestaande diensten mettertijd uitgebreid en kunnen nieuwe bureauticatoepassingen progressief ingevoerd worden.

Voor de uitwerking en verwezenlijking van een bureauticaplanning stelt het Siemens advies- en communicatiecentrum specialisten in bureautica, informatica, telecommunicatie en organisatie ter beschikking.

Siemens n.v.
Communicatiesystemen en -netwerken
Charleroisesteenvweg 116
1060 Brussel. Tel. 02/536.28.81

Nog L.R.M.P.A.

FKP(R)D VAN HOUTD W.FR.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens aangevuld door hypotheses.

In een vorige bijdrage (Neptunus December 1984) werd erop gewezen dat de westerse Marineluchstrijdkrachten op niet al te lange termijn er toe zullen genoopt worden hun *Long range maritime patrol aircraft* te vervangen, dit alleen al door het ouder worden van de toestellen zelf.

— Een nieuwe factor is dat de Sowjet onderzeesvloot een aanzienlijke kwaliteitsverbetering kent. Het feit dat westerse technologie (langs sluikwegen) het Sowjet-kamp bereikte schijnt hieraan niet vreemd te zijn. Het gevolg is dat vooral de *detectiemiddelen* waarmee de westerse L.R.M.P.A. uitgerust zijn aan ernstige verbetering toe zijn. Tevens zou het aantal L.R.M.P.A. dat op een gegeven ogenblik inzetbaar is dienen opgedreven te worden.

— Een derde factor is dat steeds meer er op wijst dat een door ondergedoken duikboten gelanceerde *luchtdoelraket* tot de reële mogelijkheden behoort en dat de L.R.M.P.A. aan deze dreiging het hoofd zal dienen te bieden.

— De nu in gebruik zijnde toestellen worden steeds ouder en veel vliegtuigen hebben het einde van hun nuttig leven bereikt. Pogen hun luchtwaardigheid in stand te houden wordt technisch voortdurend moeilijker en financieel steeds minder verantwoord. Deze toestellen vervangen is de enige gezonde oplossing.

— Frankrijk begon een grootscheeps modernisatieprogramma en vervangt de BREQUET ATLANTIC door de ATLANTIC NOUVELLE GENERATION.

Alhoewel dit toestel uitwendig zeer grote overeenkomst vertoont met zijn voorganger is het grondig vernieuwd en zijn zijn mogelijkheden opmerkelijk verbeterd. Tot nu toe is de Marine Nationale de enige afnemer.

Nederland kreeg dit toestel aangeboden ter vervanging van zijn L.R.M.P.A.'s doch gaf de voorkeur aan de P-3C ORION.

De B.R.D. overweegt zijn ATLANTICs in de A.S.W. functie te vervangen door P-3C ORION doch de ELINT-versie van de ATLANTIC te behouden.

— De R.A.F. gebruikt nog steeds de NIMROD M.R. Ze beschikt over ± 30 toestellen.

Nadat de U.K. afzag van het ontwikkelen van een eigen Airborn Early Warning op basis van de NIMROD kunnen desgewenst enkele toestellen welke voor dit project bestemd waren als L.R.M.P.A. dienst doen en de M.R. vervogen. Zodoende heeft de U.K. geen onmiddellijke behoefte over te gaan tot nieuwe aankopen en dit alhoewel de NIMROD-afgeleid van het burgerlijk COMET-toestel uit de vijftiger jaren - niet meer in productie is.

— De P-3 ORION is nog steeds in productie bij LOCKHEED en naast de L.R.M.P.A.-versie zijn ook meerdere ELINT-, COMINT- en METEOversies in gebruik. Een AWACSversie is in voorbereiding en zeer aantrekkelijk voor landen welke reeds een der andere versies in gebruik hebben. Australië is in dit geval en zou dit type aanwenden samen met F-111 en F-18 gevechtsvliegtuigen en BOEING 707 tankers om de verwijderde luchtverdediging van het Australische vasteland te verzekeren.

— De Noorse luchtmacht bestelde einde Juni 1987 twee P-3C en zal mogelijk de zeven P-3B waarover ze nu reeds beschikt tot dezelfde standaard laten ombouwen.

— De U.S. Navy wenst 125 oudere ORIONS te vervangen en tevens 80 toestellen te moderniseren.

— LOCKHEED ontwierp destijds de ORION op basis van een burgerlijk toestel (dat als dusdanig geen succes kende). Sinds de aanvang der 60-er jaren bleef het toestel in productie bij deze zelfde fabrikant. Het werd voortdurend verbeterd en wel zodanig dat tot nog toe drie hoofdtypen (P-3A, 3B en 3C) in gebruik kwamen. Ook de detectiemiddelen waarmee het toestel werd uitgerust werden stelselmatig gemoderniseerd zodat de nu gebouwde toestellen over het Update III systeem beschikken.

— Op deze wijze had LOCKHEED een quasi-monopolie wat betreft de L.R.M.P.A. van de U.S. Navy. Hier dient opgemerkt dat de productielijn gevoed werd door tal van onderaannemers zodat de economische voordelen verbonden aan dergelijke toestand niet alleen LOCKHEED ten goede komen.

— Niettemin zijn de militairen niet erg gelukkig met het bestaan van slechts één enkele productieketen. In geval van nood zou dit een erg kwetsbare situatie kunnen blijken. Reeds vroeger werd - o.a. wat betreft vliegtuigmotoren - overgegaan tot wat men «second-sourcing» pleegt te noemen.

Een tweede productielijn - bij een andere leverancier - wordt dan geopend voor éénzelfde product. De politieke overheid is het met dergelijke gang van zaken volledig eens daar hierdoor de kans ontstaat de concurrentie te laten spelen en de uitgaven te drukken.

Met het oog op het openen van een tweede productieketen voor P-3 ORION werd door de U.S. Navy aan de verschillende Amerikaanse vliegtuigbouwers gevraagd voorstellen voor «second sourcing» in te dienen.

Niet één firma toonde belangstelling. Dit is ook begrijpelijk indien men bedenkt dat enerzijds het opzetten van een productielijn zeer grote investeringen vergt en dat anderzijds de jarenlange ervaring van LOCKHEED geleid heeft tot een doorgedreven rationalisatie van de eigen productieketen. Dit plaatst deze laatste firma in een zeer gunstige positie en wel zodanig dat een nieuwigeling weinig hoop kan hebben op voet van gelijkheid te concurreren.

Overigens was het reeds bekend dat LOCKHEED werkte aan een sterk verbeterde nieuwe versie van de P-3, aangeduid als P-3D of ook als SUPER ORION. Dit toestel zou uitgerust worden met 5-bladige kunststofpropellers, aangedreven door moderne motoren (GENERAAL ELECTRIC 38 of ALLISON T 406). De romp zou 193 cm langer worden. De vleugeluiteinden zouden voorzien worden van «wingleys» en de cockpit zou uitgerust worden met uiterst moderne vluchtapparaten.

Dit alles heeft voor gevolg dat dit nieuwe toestel de reikwijdte van zijn oudere broer met 40% zou overtreffen. Dit zou - bij gelijkaardige opdracht een verdubbeling van de «time on station» toelaten, alternatief zou een groter actiegebied mogelijk worden of zouden minder toestellen dezelfde totaalopdracht aankunnen. Wetend dat zij niet over deze troefkaart kunnen beschikken is het dan ook niet te verwonderen dat de andere vliegtuigbouwers weigerig stonden om als «second sourcer» op te treden.

— De U.S. Navy laat het daarbij echter niet zitten. Zij richt, half-Juni 1987, aan alle bouwers van burgervliegtuigen een «Request for Information». Bij deze vraag is ineens een ontwerp - «Request for Proposals» gevoegd - de definitieve versie zal in September 1987 uitgevaardigd worden - en de winnaars zullen Lente 88 bekend gemaakt worden. Het eerste productiemodel is te leveren in Fiscal Year 1990 en de eerste operationele inzetbaarheid dient bereikt in Fiscal Year 1993. In deze «Request» wordt de deur opengezet voor de levering van een *aangepast burgertoestel als drager voor de nodige wapensystemen en het detectiesysteem Update IV*. Dit toestel wordt aangeduid als L.R.A.A.C.A. (Long Range Air A.S.W. Capable Aircraft). Er is voorzien in de levering van 125 dergelijke toestellen voor een geraamde waarde van \$ 5.000.000.000. Als minimum norm wordt de P-3C genomen (1600 mijl reikwijdte + 4 uur «on station»). Gehoopt wordt grotere reikwijdte en/of langere «time on station» te bekomen. Tevens wordt gevraagd bijzondere aandacht te besteden aan het vergroten van de overlevingskans tegenover luchtdoeltuigen afgevuurd door vliegtuigen, oppervlakteschepen of duikboten.

— BOEING verwierf gelijktijdig een contract ter waarde van \$ 244.000.000 voor de ontwikkeling van het Update IV detectorsysteem. Hiervan zal de U.S. Navy er 205 aanschaffen over een periode van 6 jaar - 125 voor de L.R.A.A.C.A., 80 voor te moderniseren P-3C's.

— De «Request for Information/Request for Proposals» richt zich in de eerste plaats tot Amerikaanse vliegtuigbouwers. In theorie kunnen ook niet-Amerikaanse producenten meedoen doch dan wel op voorwaarde dat zij samenwerken met een Amerikaanse firma welke optreedt als «prime constructor».

— De L.R.A.A.C.A. is een eigen programma van de U.S. Navy en zal er *niet* toe bijdragen het westen uit te rusten met een *standaard* L.R.M.P.A. Door het in gebruik nemen van een vliegtuig met eigen, andere eigenschappen ontstaan ook *nieuwe operationele mogelijkheden*. Voor niet-

Amerikaanse afnemers is van belang dat naast ATLANTIC N.G. en ORION een derde keuzemogelijkheid op de markt verschijnt.

— Op dit ogenblik is het nog te vroeg om de definitieve reacties van de verschillende vliegtuigproducenten te kennen. Toch zijn reeds enkele «ideeën» vooropgezet.

— LOCKHEED presenteert de SUPER ORION als natuurlijke opvolger van zijn eigen product.

— BOEING is bereid een A.S.W. versie van de B 757 te ontwikkelen.

— Mc DONNELL DOUGLAS biedt twee toestellen aan - afgeleid van MD-87 en MD-91 - welke zouden voortgestuwd worden door Profan motoren, aandrijvingssysteem dat nog in zijn kinderschoenen staat.

— GULFSTEAM AEROSPACE komt met een variant op het nieuwe G IV zakenvliegtuig. In zijn L.R.A.A.C.A.-versie zou het toestel de romp krijgen van de FOKKER F 100.

— BREGUET, bouwer van de ATLANTIC N.G. reageerde - voor zover bekend - niet. Het toestel is haast volledig van Franse oorsprong en oprichten van een productielijn door een Amerikaanse «prime contractor» zou wellicht niet makkelijk zijn om technische redenen.

— AIRBUS INDUSTRIES zou de A 320 kunnen voorstellen. Vroeger is er evenwel reeds politiek verzet gerezen tegen het ontwikkelen van militaire versies van Airbus toestellen. Zelfs indien dit nu niet het geval zou zijn bestaat er een grote struikelsteen: AIRBUS INDUSTRIES wordt voor Mc DONNELL DOUGLAS en voor BOEING steeds meer en meer een ernstige concurrent op het gebied der burgerluchtvaart. Het vinden van een Amerikaanse partner als «prime contractor» zou dus om commerciële redenen een struikelsteen kunnen zijn.

Technisch heeft AIRBUS INDUSTRIES nog een tweetal troeven: HET T.A.-11 ontwerp - vernoemd in het vorige artikel - gaf het ontstaan aan de A 330 en de A 340 (respectievelijk twee- en viermotorig). Van beide toestellen zullen versies met extreem-lange reikwijdte gebouwd worden welke zeker aan de norm van de «Request for Information/Request for Proposals» zullen voldoen. Eigenaardig genoeg (?) past de ontwikkelingsplanning van de A330/A340 net niet in het leveringsschema opgelegd door de U.S. Navy.

— Wat niet zal nalaten op Capitol Hill vragen te doen rijzen is dat ook van de Amerikaanse vliegtuigbouwers enkel LOCKHEED en BOEING min of meer pasklare toestellen kunnen aanbieden gezien de plotse haast van de U.S. Navy, zeker nu BOEING pas het ontwikkelingscontract voor de Update IV in de wacht sleept.



EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Voyage à la Côte d'Afrique, au Portugal et en Espagne d'Eustache de la Fosse, bourgeois de la ville de Tournai (1479-1480)

Par Jean Dams

«Pour vous advertir de la vraye vérité, moy, Eustace de la Fosse
«natif de la bonne ville et cité de Tournay, ay fait en ma jonessee
«la plupart de che voiage contenu dans che prenent libre.
Et l'an
«de Nostre Seigneur MCCCCLXXIX que je partys de la bonne ville de
«Bruges, et arrivay à Lescluse pour la veille de la Pentecouste; et
«incontinent que je eus disné, nous monstasmes en la mer et partismes pour tirer en Espagne...».

C'est ainsi que commence ce manuscrit conservé à la Bibliothèque de Valenciennes (1). Eustache de la Fosse, natif de Tournai, au service d'un marchand de Bruges, raconte son voyage qui était en fait une expédition purement commerciale, destinée à faire du trafic sur la Côte Occidentale d'Afrique. Les aventures de notre voyageur s'étaient déroulées en 1479-1480. Ce n'est pourtant que quarante ans plus tard qu'il le mit par écrit (2). Une deuxième précision. Ce travail a été facilité par le fait que ce texte a été édité en 1897 dans la *Revue Hispanique* par Raymond Foulché-Delbosc, fondateur de ce périodique. Nous croyons cependant légitime de donner à partir de cette édition une présentation simple de ce récit de voyage. Il fourmille, comme on le verra, de notations curieuses.

Eustache s'embarque donc au port de l'Ecluse la veille de la Pentecôte 1479; il débarque le samedi suivant à Laredo sur la côte cantabrique. De là il se rend à Burgos où il passe trois mois à régler certaines affaires de son maître. Burgos, qui était déjà une ville importante, allait devenir la grande place du commerce international de la laine. En passant par Tolède et Cordoue il arrive à Séville. Le facteur dans cette ville du marchand brugeois avait affrété une caravelle à bord de laquelle il avait fait charger les marchandises venues directement de Flandre, destinées à la Mina de Oro, sur la Côte de l'Or. Cet endroit s'appelait encore Elmina dans l'ancienne Gold Coast britannique.

A bord de la caravelle, Eustache de la Fosse passe de Sanlúcar de Barrameda à un port du comté de Niebla (3), vraisemblablement Palos à la recherche d'un pilote expérimenté.

Il faut dire ici quelques mots sur la situation politique et commerciale existant en cette fin du XV^e siècle sur la partie de la Côte d'Afrique où Eustache devait se rendre. Par lettres patentes datées de Séville, 4 mars 1478, les Rois Catholiques avaient autorisé les marins de Palos à commercer librement par mer et par terre avec la Mine d'Or.

Cependant cette concession constituait un acte d'agression contre le Portugal par suite de l'état de guerre existant alors entre les deux pays (guerre dite de Succession de Castille) depuis 1475, et auquel avait mis fin le traité d'Alcaçovas conclu le 4 septembre 1479; l'une des clauses de ce traité stipulait que le commerce et la navigation de la Guinée et de la Mine d'Or appartiendraient aux Portugais. Ce sont ces dispositions qui valurent à Eustache de la Fosse les épreuves qu'il eut à traverser.

Mais revenons aux aventures de notre voyageur. La caravelle reprit la mer, fit escale à Cadix, à Safi sur la côte marocaine, à Lanzarote et à Hierro, deux des Iles Canaries; puis au Cap Blanc où antérieurement avait fait naufrage un autre facteur de Bruges, tué par les Mores sans avoir pu recevoir le secours des pêcheurs canariens. La caravelle sévillane subit les tempêtes, les calmes et les vicissitudes de la mer, mais arriva au Cap Vert et se joignit à deux autres caravelles de Cadix. Ensemble elles poursuivirent leur navigation jusqu'à la Sierra Leone, aux Bancs de Santa Ana et à la Mina de Oro où les trois caravelles arrivèrent le 17 décembre 1479.

Les opérations mercantiles avaient déjà commencé depuis la Sierra Leone; on pratiquait le troc des marchandises importées de Flandre.

Eustache de la Fosse ne donne pas beaucoup de détails sur la nature de ces marchandises: il fait seulement état de plats, de bassins et d'anneaux de cuivre, il devait sans doute y avoir aussi de la verroterie et des tissus bon marché. Les indigènes donnaient en échange de la graine de paradys ou manigouette (le poivre de Guinée), des esclaves, de la poudre d'or. Ce commerce était éminemment profitable aux aventuriers qui le pratiquaient. En voici un exemple selon ce qu'en écrit Eustache lui-même:

«et aussi ils nous amenaient des femmes et des enfants à vendre que nous
«achetâmes, et puis les revendîmes là où nous les trouvâmes à revendre et nous
«coûtaient la mère et l'enfant un bassin de barbier et trois ou quatre grands
«anneaux de laiton d'achat. Nous les revendîmes bien 12 ou 14 poix d'or, et chaque
«poix est 3 estrelins d'or qui est un bien grand gain».

Tout ira bien jusqu'à l'apparition la nuit des Rois, c'est-à-dire la veille de l'Epiphanie (5 janvier 1480) de quatre navires portugais qui se firent connaître par leur artillerie et prirent les caravelles, traitant les prisonniers avec dureté après les avoir dépouillés de tout ce qu'ils avaient. Comme cette capture leur laissait trop de monde sur les bras, les



Guadalupe



Portugais donnèrent l'une des caravelles de prise aux «maronniers et povres compagnons» avec de l'eau, du bisquit, une voile et une ancre, et les renvoyèrent, selon l'expression d'Eustache, «au Père et au Fils», et ainsi ils retournèrent en Espagne. Les Portugais gardèrent prisonniers les gens les plus importants, pour les mener au Roi, et les obligèrent à vendre leurs propres marchandises pour le compte de leurs vainqueurs, répartissant les captifs sur les différents navires.

Eustache fut mis d'abord avec un bon chevalier nommé Fernand de Les Vaux, qui le traita honorablement, mais ensuite il passa sur le navire d'un nommé Diego Cam, par qui il fut beaucoup moins bien traité. Cela dura jusqu'au temps du Carême; après avoir bien exercé leur trafic sur la Côte d'Afrique jusqu'au delà du Cap des Trois-Pointes, tout le monde reprit la mer pour rentrer au Portugal.

Pendant la navigation, Eustache se mit bien avec le pilote qui lui montra les choses qu'il fallait savoir pour naviguer et mener un navire en mer, à «compasser la carte» pour aller d'un pays dans un autre, savoir bien faire le compte des lunes, prévoir quand tombera le carême, et les Pâques, enfin le comput.

On arriva aux Iles du Cap Vert où, disait-on, les lépreux étaient guéris en l'espace de deux ans, simplement en se nourrissant de la chair et de la graisse de certaines tortues qui étaient nombreuses dans ces îles, et en s'ignant de leur sang; au bout de deux ans ceux qui suivaient ce traitement étaient guéris. C'était du moins ce qu'on prétendait. Eustache raconte que, bien plus tard, après son retour, il avait rencontré à Gand Jean de Luxembourg qui l'avait questionné sur le pouvoir merveilleux des tortues des Iles du Cap Vert; il s'y rendit ensuite, se tint pendant deux ans dans l'île de Saint Jacques et y fut guéri. Toutefois la «maladye de la mort» le prit avant son retour, et c'est par le serviteur de Jean de Luxembourg qu'Eustache apprit que ce malade était mort guéri.

Beaucoup d'anciens récits de voyages font une part importante au merveilleux; Eustache de la Fosse n'y fait pas exception.

Pendant la traversée de retour on vit voler quelques oiseaux qui, selon ce qu'assuraient les marins portugais, venaient des îles enchantées: ces îles n'apparaissaient point parce qu'un évêque du Portugal s'y était réfugié avec tous ceux qui voulurent le suivre. Les marins racontaient que plusieurs navires arrivèrent dans ces îles. Cela se passait au temps de Charlemagne, quand les Sarrasins conquièrent Grenade, l'Aragon, le Portugal et la Galice. Cet évêque qui était très versé dans les arts magiques, enchantait ces îles, de sorte que personne ne les avait retrouvées et ne les retrouverait jusqu'à ce que toute l'Espagne revienne à la foi catholique. Souvent les marins qui naviguaient dans ces parages voyaient les oiseaux de ces îles, mais les îles jamais.

Eustache ajoute que, en revenant de ce voyage, donc en 1480 alors que la reconquête de Grenade n'avait pas encore été entreprise par les Rois Catholiques, lui et ses compagnons, alors qu'ils n'étaient d'aucun côté près de la terre virent en mer des oiseaux voler: c'est pourquoi les marins disaient que c'étaient des oiseaux des îles enchantées. Et les navires pouvaient bien être à 200 lieues de toute terre et de toute île.

Ces îles enchantées sont sans doute les Açores, dont la plus proche, Santa Maria, se trouve à 875 milles nautiques (1.620 km) de Cabo da Roca, au Portugal, le point le plus occidental d'Europe. L'archipel comprend 9 îles; on y trouve beaucoup d'oiseaux, notamment des buses (aço- res en portugais).

D'après Gaspar Fructioso, le plus ancien chroniqueur qui ait écrit sur l'île de São Miguel, la plus importante de l'archipel, une vallée appelée Caldeira das Sete Cidades (la Chaudière des Sept Cités) daterait de la formidable éruption de 1445, qui aurait provoqué à l'ouest de l'île la disparition d'un haut sommet servant de repère aux premiers navigateurs portugais des Açores. Selon l'une des nombreuses légendes locales, les sept cités fabuleuses de l'Antillia, dans cette même île de São Miguel, fondées par sept évêques qui s'étaient enfuis du Portugal, seraient ensevelies au fond du cratère, lequel mesure 5 km de diamètre.

Après plusieurs journées en mer, la flottille arriva au Portugal la veille de la Pentecôte et on jeta les ancres devant Cascais à l'embouchure du Tage. Le lendemain un courrier fut envoyé au roi pour lui faire savoir que les navires de la Mine d'Or étaient arrivés; et comme il y avait la peste à Lisbonne on se rendit dans un port voisin, qui devait être Setubal. Là, les commissaires du roi vinrent visiter les navires, examiner ce qu'ils avaient rapporté, et aussi quel butin on pouvait avoir fait sur les prisonniers. Après avoir reçu le tout, lesdits commissaires restèrent à bord des navires, les prisonniers furent amenés à la ville par le capitaine, livrés à la justice, enchaînés et jetés en prison.

Quinze ou vingt jours plus tard, vinrent d'autres commissaires qui les emmenèrent l'un après l'autre à leur logis. Eustache eut la faveur particulière d'être invité à dîner avec eux. Malgré cela les captifs ne s'étaient jamais trouvés dans une situation aussi périlleuse, car les commissaires vinrent très vite leur notifier qu'ils étaient condamnés à être pendus, pour la cause qu'ils avaient été à ladite Mine d'Or sans le congé du roi, sentence de laquelle ils firent appel. Revenus en prison, ils y restèrent, toujours enchaînés, jusqu'à peu avant le 15 août.

Entretemps, Eustache et ses compagnons s'arrangèrent si bien avec leur gardien que celui-ci les aida à s'évader, la nuit du samedi, avant-veille du 15 août, sur la promesse d'une somme de 200 ducats qui devait lui être remise à Séville. Après avoir défermé les captifs, il leur ouvrit les portes de la prison, et toute la compagnie gagna la campagne.

De nombreuses péripéties émaillent le récit de l'évasion qu'en donne Eustache de la Fosse. La première nuit, tombant de fatigue, il doit laisser partir ses compagnons dont il ne veut pas compromettre les chances de salut. Il se débrouillera désormais tout seul. Mourant de soif, il va demander à boire à des muletiers de rencontre, qui lui disent aussitôt: «tu es l'un de ceux qui se sont échappés», mais il feint de ne pas comprendre. Il les entendit dire cependant que le gardien de la prison, qui s'était échappé lui aussi, avait été repris et était prisonnier à une demi lieue de là. Un muletier demande à Eustache s'il voulait lui donner ses chausses et qu'en échange il lui donnerait des conseils pour brûler la politesse à ceux qui le recherchaient; Eustache lui donna non seulement ses chausses mais aussi son manteau.

Il suivit les conseils du muletier, marchant prudemment la nuit dans la direction qu'il lui avait indiquée, se cachant dans les buissons le jour, ou s'il faisait clair de lune, passa près de la maison où le gardien était prisonnier. Plus loin des bergers lui indiquèrent une maison où on vendait du vin; il était si faible qu'il s'y rendit. Arrivèrent deux hommes qui parlaient un très mauvais portugais; l'un d'eux lui dit: «vous êtes l'un des prisonniers qui se sont échappés». Après avoir fait semblant de ne pas comprendre, Eustache leur dit qu'il était de Rome, que son navire avait fait naufrage et qu'il s'était sauvé à la nage. L'un de ces hommes était de Dordrecht, l'autre était écossais; ils allaient en pèlerinage à Sainte Marie de Guadalupe, où Eustache

avait lui aussi fait vœu de se rendre. Le Hollandais reprit : «je pensais bien que vous étiez l'un des prisonniers, car vous avez envoyé vos lettres à la National de Flandre à Lisbonne afin de demander votre grâce au roi pour votre délivrance». Eustache lui dit : «j'ai encore un florin, tant qu'il durera nous ferons bonne chère». Et ainsi ils cheminèrent ensemble pendant huit jours, et quand ils furent en Espagne Eustache les laissa. Mais les deux pèlerins lui avaient fait très bonne compagnie pendant la dernière partie du voyage, lui avaient rendu grand service en l'aidant à sortir du Portugal et à parvenir en toute sûreté en pays d'Espagne. Seulement, Eustache était maintenant démuné de tout : il avait dépensé son dernier florin avec ses deux compagnons, il avait donné ses chausses et son manteau au muletier. Ce fut donc en demandant l'aumône et en vivant la plupart du temps de pain et d'eau qu'il poursuivait son chemin, mais tout de même le cœur plus léger.

Parfois des gens secourables, touchés de compassion devant son aspect si misérable, lui apportaient un réconfort qui contribua à lui sauver la vie. Traversant un village un certain matin, il entendit sonner la messe ; il se rendit à l'église pour entendre l'office, ce qu'il n'avait pas pu faire depuis son départ d'Espagne. Le prêtre lui donna l'un des pains qu'il avait eus à l'offrande, puis Eustache acheta un verre de vin pour un dernier et ce fut son dîner. Plus loin, un laboureur dans un autre village l'hébergea et le réconforta en lui faisant partager son repas ; le lendemain matin il emplit sa gourde de vin, lui donna un pain et des figues bien mûres pour la route ; et Eustache reprit son chemin vers Notre Dame de Guadalupe.

Après avoir cheminé plusieurs jours, mendiant pour sa subsistance et vivant de pain et d'eau, Eustache arriva à Guadalupe ; avant d'entrer dans le village il rencontra un jeune garçon, un de ces «pícaros» qui ont inspiré une abondante littérature en Espagne à cette époque. Ce garçon fit semblant de l'assister en ce qu'il pouvait mais il lui déroba un petit sac de cuir de Cordoue qui contenait ses écritures, deux chemises et le peu de choses qu'il avait put sauver.

Eustache n'alla pas loger chez l'hôtesse où il avait été les autres fois parce que, bien sûr, il n'avait pas le moyen de la payer. Mais comme c'était la coutume dans les lieux de pèlerinage importants, il alla dormir toutes les nuits dans l'église, car il comptait rester quelques jours à Guadalupe pour accomplir son pèlerinage et aussi se reposer. Le religieux auquel il eut affaire lui fit donner «un petit gris mantelet» et une paire de souliers neufs. Puis il se décida à partir pour Tolède où il espérait trouver quelque secours.

Il y arriva le samedi après la Notre-Dame de septembre (qui est le 8 septembre) et se rendit au logis où il avait séjourné les autres fois : l'hôte le reconnut et lui proposa de l'héberger pendant quelques jours : il ajouta : «il y a ici un bon flamand qui est vendeur de livres mollez ; il a ici deux mules». Il finit donc par rencontrer ce marchand de livres à la bourse des marchands ; mais laissons Eustache raconter lui-même les retrouvailles avec son compatriote : «et incontinent qu'il m'eut perçut il me fit l'embrassade à la mode du pays et ches marchands de la bourse bien esmerveilléz à voir un homme bien acoustré embrasser ung mal acoustré comme j'estois, et tous à luy demander qu'y j'estoy. Il leur dist que j'estois ung grand marchand de Flandres et que j'avois esté prins des Portugalloys à la mine d'or, et tous à luy dire : «pour Dieu aydés le et le racoustrez honnestement ; et incontinent il m'aschapota ung manteau à la mode d'Espagne, des chausses, tellement que je me trouvoy le lendemain bien habillé, et sy me bailla une de ses mulles et sy vint avec moy à Burgos plus de 40 lieues de la, ou nostre facteur le paya tout à

son plaisir, et puis revins à la foire de Medina del Campo...».

Eustache dut encore aller à Séville pour retrouver le double de ses écritures qu'il y avait laissées pour aller à la Mine d'Or, puisque les exemplaires qu'il avait emportés lui avaient été dérobés à Tolède. Il voulait aussi tenir sa promesse de payer et contenter le gardien auquel tous les évadés avaient promis 200 ducats, dont il fit le complément.

Après tout cela, il se mit en chemin pour revenir pardeça en compagnie d'un marchand de Bruges qui désirait aller à Saint Jacques de Galice, pour faire ensemble une partie de la route. Quand ils durent se séparer à Villafranca del Bierzo, l'autre commença à pleurer, disant que si Eustache l'abandonnait il mourrait par les champs, qu'il ne savait pas l'espagnol, et le supplia de l'accompagner jusqu'à Saint Jacques de Compostelle, où ils arrivèrent six jours après Noël. Ils y restèrent quatre ou cinq jours et se rendirent à La Corogne où ils arrivèrent la veille des Rois. Ils trouvèrent là des navires chargés de toutes sortes de vins et de fruits de carême, qui désiraient aller en Flandre et n'attendaient que le bon vent ; ce bon vent n'arriva qu'au bout de quatre semaines. Après une traversée sans trop de problèmes, ils arrivèrent à l'Ecluse.

Le lendemain à Bruges tous les amis d'Eustache le congratulaient pour avoir échappé à un si périlleux voyage. Car s'il avait perdu tous ses biens et ceux de son maître, il avait au moins conservé la vie, ce qui en ces temps-là, et même en ceux qui courent aujourd'hui, est tout de même quelque chose pour quoi il pouvait dire *Deo gratias*.

Il vaut la peine de revenir en terminant sur ce «bon flamand» vendeur de livres qui sauva notre héros de la misère lorsqu'il le rencontra à la bourse de Tolède. Il vendait, nous dit-on, des livres mollez, c'est-à-dire «moulés». Que signifie cette expression ? On la rencontre beaucoup plus tôt et - chose frappante - dans des textes relatifs à Bruges, tout au moins sous la forme «jetés en moule». C'est ainsi que dans les Mémoires de Jean Le Robert, abbé de Saint-Aubert à Cambrai on trouve sous la date de 1445 et de 1451 la mention d'achats de Doctrinaux (traités de morale) «Jetés en moule». Voici le texte de 1455 :

«Item pour l doctrinal getté en molle, envoyet querir à Bruges par Marquat «écripvain à Valenciennes».

Cette mention, remarquons-le, est antérieure à la production de Gutenberg dont la Bible sortit en 1455. De quel genre d'imprimerie s'agit-il alors ?

Lucien Febvre et Henri Martin dans leur ouvrage *l'Apparition du Livre*, Paris, 1958, p. 67, avancent à ce sujet deux hypothèses. Ou bien il s'agit de simples xylographes c'est-à-dire de livres imprimés selon la technique de la gravure sur bois : chaque page (texte et image) était gravée dans le bois et imprimée ensuite par ce moyen : ou bien cette expression vise une des premières recherches précisément faites en Hollande en vue d'arriver à l'imprimerie mécanique : chaque page était peut-être coulée d'un seul bloc en métal dans une matrice préparée à l'avance et cette composition servait ensuite à l'imprimerie. Telles sont les deux hypothèses de Lucien Febvre et Henri Martin, mais il faut bien voir qu'elles visent un texte de 1445, antérieur à Gutenberg.

Notre information au contraire se situe en 1480 à une date où l'imprimerie classique s'était déjà largement répandue en Europe et avait déjà pénétré en Hollande (1471-1474) et en Belgique (1474). Il pourrait fort bien se faire que, à la suite d'une évolution, l'expression «jeté en molle» c'est-à-dire «fondu en moule» ait fini par désigner un livre imprimé à l'aide de caractères fondus, c'est-à-dire en

somme un livre classique. C'est l'interprétation de Léon de Laborde dans son Glossaire français du Moyen-Age, Paris, 1872, p. 395. Il donne sous le mot molle une quantité de textes (dont celui de 1445 déjà cité) auxquels il donne cette interprétation. En voici un qui ne permet pas le doute. Sur un livre imprimé à Paris en 1502 intitulé Livret de consolation on lit au verso du titre «Priez pour celui qui a translaté ce présent traité de latin en françois et la fait mettre en moule pour le salut des âmes». Sur la foi d'un texte aussi clair on peut donc admettre que les livres mollez (ou moulés) vendus par ce «bon Flamand» en 1480 sur la place de Tolède sont bien des livres imprimés selon la technique de Gutenberg.

Cette brève information jette aussi un peu de lumière sur le commerce international du livre. Les premiers imprimés demeuraient malgré tout des produits chers et les imprimeurs étaient dépourvus de tout réseau commercial pour écouler leurs exemplaires. En conséquence ils utilisaient des «facteurs» comme notre bon flamand qui allaient prospecter la clientèle et fréquentaient les grandes villes et les foires. L'indication d'Eustache de la Fosse s'accorde parfaitement avec le tableau que Lucien Febvre et Henri Martin ont fait de ce trafic (pp. 341 et suivantes).

Une constatation toute différente, c'est la dureté de cette époque où on n'hésitait pas à condamner à mort des gens qui avaient enfreint des règlements économiques. Sans doute, ni Eustache ni son maître ne devaient ignorer les risques d'une telle expédition sur la côte d'Afrique à ce moment là, mais l'espérance d'un gain considérable devait être bien forte. D'autre part nous devons constater la remar-

quable présence «flamande» - entendons par là de gens des Pays-Bas dans leur ensemble - dans la Péninsule Ibérique, déjà en cette fin du XVe siècle. De toute évidence. Eustache connaît très bien l'Espagne, il y a beaucoup de relations, la firme brugeoise qui l'emploie y est solidement implantée: elle a un facteur à Séville, un autre à Burgos, un autre à Medina del Campo. Les relations diplomatiques sont plus contestables: Eustache a douté visiblement du succès de son intervention auprès de la Nation de Flandre à Lisbonne; l'efficacité de son recours en appel lui paraît bien aléatoire: il a très bien fait de jouer quitte ou double, et en fin de compte de miser davantage sur le secours de ses jambes que sur la justice des hommes.

Il y a enfin la question des îles enchantées. Notre auteur déclare que cet enchantement magique aurait été l'oeuvre d'un évêque fuyant le Portugal au moment de l'invasion arabe (donc après 711). Le chroniqueur que nous avons cité parle de son côté d'une éruption volcanique qui a fait disparaître une montagne et l'ayant remplacée par un immense cratère. Il n'est pas impossible que cette catastrophe naturelle ait permis aux souvenirs liés à l'invasion musulmane de se fixer sur ce lieu.

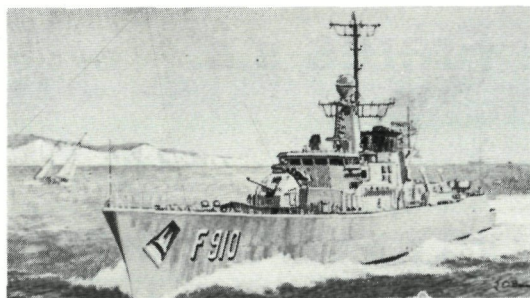
(1) Ms. n° 493.

(2) On le sait par un emprunt qu'il fit à l'ouvrage d'Améric Vespuce *Le Nouveau Monde et navigations faites par Americ Vespuce, Florentyn...* traduit de l'italien en langue françoise par Mathurin de Redover, Paris, 1519.

Le récit qui nous occupe a donc été écrit après 1519.

(3) Aujourd'hui: Province de Huelva.

cartes de vœux



Frais d'envoi: 13,- Fr.

Portkosten: 13,- Fr.

Prachtige wenskaart in pastelkleuren van de F912
WANDELAAR
prijs: 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du F912
WANDELAAR
prix: 20,- Fr. (enveloppe comprise)

wenskaarten

Wenskaarten van de F910 Wielingen
aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Cartes de vœux du F910 Wielingen
à 20,- Fr. (enveloppe comprise)



VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1988... 205 JAAR!**



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR

DEUTZ
MWM



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 18 19

ANTWERPEN

Nassaustraet 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Le naufrage du «Comte de Smet De Naeyer»

Par F.t. Van Dyck, ir.

Le mystère entourant ce drame est une séquelle de la consigne de silence qui fut imposée dès le début à tous les contemporains concernés, pour des raisons compréhensibles d'ordre juridique et financier. - Aujourd'hui que des réactions à chaud seraient sans objet, ce tabou est périmé; l'ASMAR est morte. Il est donc opportun de rapporter aux lecteurs du «NEPTUNUS» un complément important d'information concernant la seule raison plausible du naufrage.

Dans son article de novembre 1986 dans la revue *Neptunus*, Mr. Saint Bernard du Spuikom tire un coup-but quand il donne à sa page 89 l'avis «d'une des personnes les mieux autorisées de la place d'Anvers.»

Je le cite en résumé: «Comment la vanne commandant l'admission d'eau dans la soute à lest (floodvalve) a-t-elle «flanché»?». «Désarrimage de la cargaison, abîmant le tuyau mettant en communication la vanne et le pont?...» Et il continue:

«Après avoir rempli ces soutes (les deeptanks dans notre jargon) l'eau débordera, envahira la cale, submergera les autres marchandise et, montant graduellement finira, sous l'influence de la pression de l'air emprisonné dans la cale par faire sauter les panneaux d'écouille sur le pont principal.»

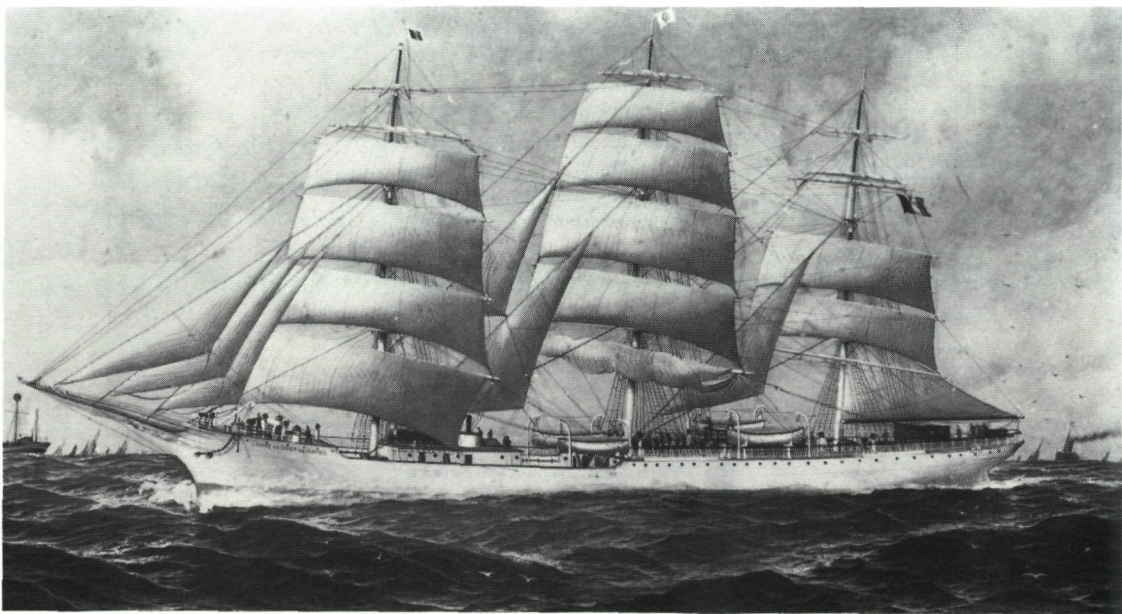
Je partage entièrement cet avis, me référant aux conversations confidentielles que j'eus en ma qualité de professeur à la Section nautique de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers (1933-1937) avec des officiers de l'Asmar - dont feu le maître - voilier Van Strydonck senior et Mr. E. Van Loon lequel donnait lors de son séjour à l'ESNA le cours de matelotage.

L'ASMAR y gérait encore l'internat.

Nous étions unanimes à accuser l'agencement de la (ou des) floodvalve(s). L'âge et mon changement d'activité professionnelle aidant, je restai insensible à ce problème, jusqu'au moment où, ayant lu l'article de Saint Bernard du Spuikom et acheté le livre relatif à l'Histoire des navires - écoles de H. Renson, je crus qu'il serait finalement décent de parler.

J'entrepris d'abord des recherches: - auprès du Musée maritime du Steen à Anvers. - auprès de l'Administration de la Marine, - enfin auprès des Archives générales du Royaume à Bruxelles à l'effet de pouvoir consulter ne fût-ce que sur place le ou les plans encore disponibles du navire naufragé. - Je voulais respecter au maximum la vérité historique. - Hélas, et sans douter un seul instant quant à la serviabilité de chacun de ces trois organismes, les archives ne contiennent plus un seul plan ou croquis du

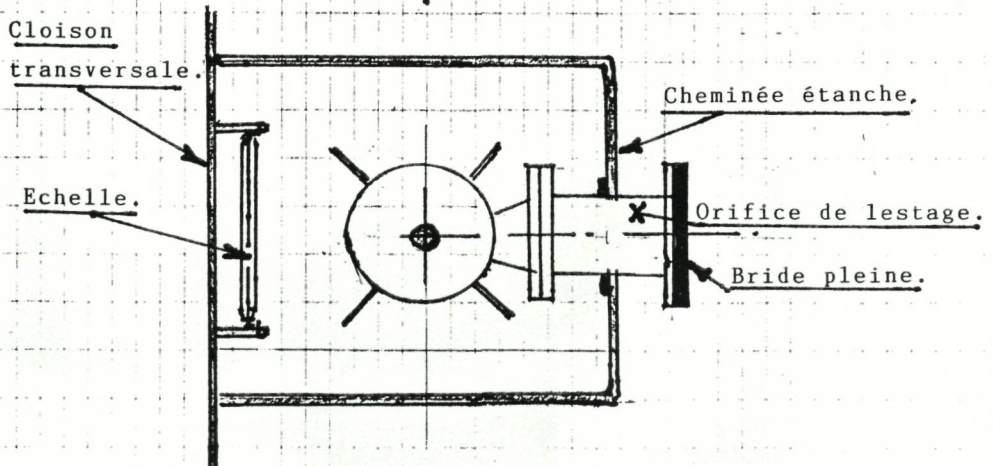
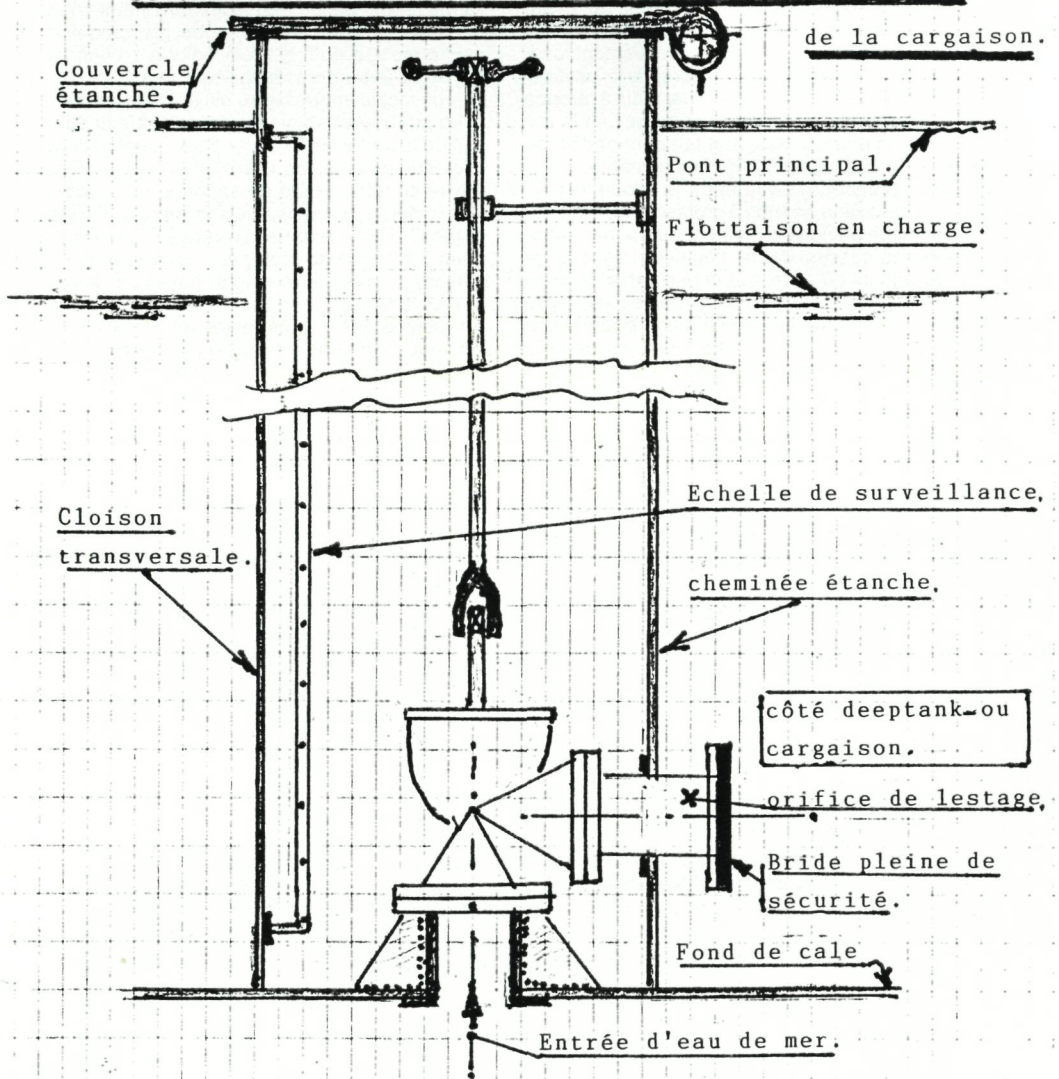
Collection «Musée Nationale de la Marine», Anvers.



SOLUTION MODERNE.

Schéma d'une cheminée étanche séparant la " floodvalve"

de la cargaison.



Comte de Smet de Nayer, et bien sûr encore moins un schéma des tuyauteries de lestage.

J'en suis donc réduit à présenter aux lecteurs de «Neptunus» un croquis «ROBOT», forcément pas à l'échelle, du Comité de Smet De Nayer, ensuite un croquis décrivant les précautions dont on entoure normalement en 1987 les dangereuses «floodvalves». - Précautions totalement ignorées à l'époque par tout le monde... Je reprends ici un jugement de Mrs TATCHER qu'elle vient de tenir à propos d'une autre catastrophe - celle de Zeebrugge: «It is the fundamental design of the vessel that I understand is the problem.» Dans le cas présent c'est indiscutable.

Pour éviter tout contact physique entre la «flood valve», sa tringlerie et la cargaison on situe à présent le tout à l'intérieur d'une cheminée étanche régnant depuis le pont situé immédiatement au-dessus de la flottaison en charge jusqu'au fond du puits où se trouve la dite valve de prise d'eau de mer. Ensuite l'orifice d'admission de cette valve d'équerre dans le deeptank est munie d'une bride pleine que l'on met obligatoirement en place avant d'introduire la moindre cargaison dans la cadre-deeptank. Ainsi tout

risque de démolition de la vanne suite à un ripage de la cargaison est exclus. - Pour lester ensuite le navire léger, il faut préalablement enlever la bride pleine à fond de cale. - Voir croquis. - Une fausse manoeuvre d'ouverture de la vanne (bride- pleine-en-place) aura simplement pour effet de noyer la cheminée étanche. Le croquis «robot» du navire montre qu'il est fort logique qu'une fois la cale II noyée et débordant rapidement sur le pont principal, la charge locale imprévue au milieu de la longueur du navire et empirant probablement dans la cale III du fait d'un circuit de tuyauteries vers ses deux deeptanks de 7,50 m de longueur, aura provoqué finalement la rupture de la poutre-navire au tiers arrière de sa longueur. - Aucun calcul ne le dira, faute de plans, mais la rupture n'a été que l'effet d'une CAUSE certaine: La (ou les) vannes d'envahissement n'étaient pas protégées contre un ripage de la cargaison, ainsi qu'en témoignèrent «les milieux anversois» et mes propres informateurs à l'ESNA.

En résumé, les marins restés en mer en 1906 furent les victimes d'un défaut de «design» et de l'évolution technique trop lente en matière navale.



M 476 MERKSEM, 19 MOIS DE COMMISSIONNEMENT

Pas un exploit en soi pour un navire opérationnel mais une occasion pour renouer avec une tradition marine un peu oubliée.

J'avais un jour rêvé d'embouquer Ostende avec une longue flamme de guerre, symbole significatif d'une importante période opérationnelle.

Par bonheur, je rencontrai J.B. Dreesen avant son départ pour Motril; nous en discutâmes et il fut heureux de pouvoir me dire qu'une flamme ainsi arborée devait mesurer autant de pieds que de mois commissionnés. Ainsi fut fait, et au retour de notre dernier voyage de cet ancien port morutier qu'est Fécamp, nous embouquâmes Ostende parés de cette magnifique flamme.

Il est primordial que ces traditions nous survivent, elles témoignent en symbolisent la fierté et l'attachement à notre marine.

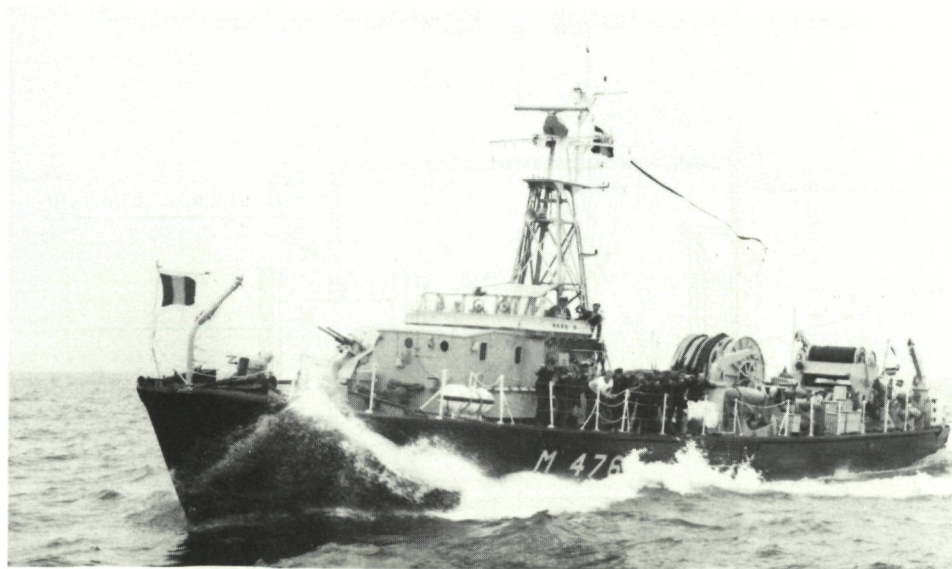
M 476 MERKSEM, 19 MAANDEN COMMISSIONERING

Geen grootse verwezenlijking op zich voor een operationele eenheid, maar niettemin een prachtgelegenheid om vergeten marine tradities te hernieuwen.

Eens had ik een droom Oostende aan te doen met een lange oorlogswimpel, een belangrijke operationele periode symboliserend. Ik had het geluk J.B. Dreesen te ontmoeten voor zijn vertrek naar Motril. De oorlogswimpel kwam ter sprake en hij was gelukkig me te kunnen mededelen dat de lengte van zo een gedragen wimpel in voeten uitgedrukt het aantal maanden commissionering moet tellen.

Zo gezegd zo gedaan. Bij de terugkomst van onze laatste reis te Fécamp deden we Oostende aan gesierd met deze prachtige wimpel.

Het is uiterst voornaam dat deze tradities ons overleven; zij getuigen van en symboliseren de fierheid voor en gehechtheid aan onze marine.



De 18de eeuw

Pieter-Norbert VAN REYSSCHOOT

Jan GAREMIJN en zijn school

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende - Lic. Kunstgeschiedenis

INLEIDING

In vorige bijdragen hadden we het over de eerste generatie «volwaardige» marineschilders in ons land, te situeren in de 17de eeuw. De grote namen van het genre kregen elk een eigen artikel: Andries VAN EERTVELT (196), Hendrick VAN MINDERHOUT (197) en Bonaventura PEETERS (200). In de marge van dit alles citeerden we terloops namen van minder gekende marineschilders in de schaduw van deze trits: leerlingen maar soms ook schilderende familieleden, wiens oeuvre nog slechts of in het beste geval fragmentarisch gekend is.

Ook de twee koplopers van het genre uit de late 18de eeuw kwamen reeds aan bod: Jean-Baptiste TENCY (193) en Frans Balthasar SOLVIJNS (185). Het hoogtepunt van hun carrière viel al na 1780. Het deed ons genoeg dat ze alle twee een volwaardige plaats kregen in de grandioze overzichtstentoonstelling «Neoklassieke Kunst in België», in 1986 in het Museum te Elsene gehouden.

Nu willen we de lacune tussen de barokschilders en de neoklassiekers dichten. Quantitatief gezien leverde onze speurtocht geen al te rijke oogst op. Kwalitatief wel: te Brugge Jan GAREMIJN met zijn vele nog weinig bestudeerde leerlingen en epigonen. Gent kan een figuur als Pieter - Norbert VAN REYSSCHOOT naar voor schuiven.

Noch GAREMIJN, noch VAN REYSSCHOOT waren marineschilders in de stricte zin van het woord: de afzetmogelijkheden in hun regio waren allicht té klein om als kunstenaar zich tot één of enkele specialisaties te beperken? zeker in de discipline marineschildering.

Met een even groot gemak beoefenden deze veelzijdige artiesten dan ook het religieuze en mythologische genre, het stadsgezicht, het portret, het landschap, het genretaferaal en de marine.

Niet alleen als chevalet-schilderij, maar ook bedoeld als salonbekledingen op groot formaat, besteld door rijke burgers en edellui voor hun huizen in de stad en landgoeden.

Voor het religieschilderij, het mythologisch taferaal werd nogal vaak teruggegrepen naar laatbarokke formules. Voor het voorstellen van landelijke tafereelen stond TENIERS

vaak model. Genrestukken waren geënt op die van eigentijdse Franse meesters. Er werd bij dat alles druk van reproductiegravures naar beroemde meesters gebruik gemaakt. Van GAREMIJN weten we dat hij over een enorme verzameling tekeningen en prenten beschikte waardoor hij zich uiteraard kon laten inspireren (cf. Biekorf, 1983, p. 41 e.v.).

Pieter-Norbert VAN REYSSCHOOT

Geboren te Gent op 4 april 1738 als zoon van de kunstschilder Emmanuel VAN REYSSCHOOT (1713-1772).

Overleden te Gent op 12 februari 1795.

De VAN REYSSCHOOT's vormden in de 18de eeuw een hele schildersdynastie in het Gentse.

P.N. VAN REYSSCHOOT was leerling geweest van zijn vader Emmanuel en amper 15 jaar oud deed hij zijn intrede in de Gentse schildersgilde. Hij kende een succesvolle en vruchtbare carrière, gekenmerkt door een merkwaardige veelzijdigheid: religieschildering, allegorische tafereelen, decoratieve figuurschilderingen in grisaille of in bas-reliëfimitatie, zowel voor kerkelijke als voor particuliere opdrachtgevers, salonbekledingen met landelijke tafereelen in pre-romantische stijl, beïnvloed door VERNET en H. ROBERT... Marines waren daarbij slechts een klein onderdeel van zijn totale oeuvre.

Dat allemaal in beschouwing genomen, kunnen we P. N. VAN REYSSCHOOT gerust als de Gentse evenknie van de Bruggeling J. GAREMIJN beschouwen.

We beperken ons hier tot een opsomming van de marines van P.N. VAN REYSSCHOOT voor zover die ons gekend zijn, en verwijzen de geïnteresseerde lezer naar meer specifieke literatuur over zijn overige verwezenlijkingen: — Decoratie van het Huis BRUNIN, Ingelandgat, te Gent. De panelen die de decoratie uitmaken stellen Jean-Baptiste VAN GOETHEM voor. Deze was administrateur van de Oostendse Compagnie. Hij wordt eens alleen, dan met zijn vrouw, en met vrouw en kind afgebeeld. In het ensemble steken ook marines die schepen van de Oostendse Compagnie voorstellen.

CONSTANTIN VAN EECKE (toegeschreven aan-)

Haven van Oostende tijdens het bezoek van Maria-Christina van Oostenrijk en Albert-Casimir van Polen.

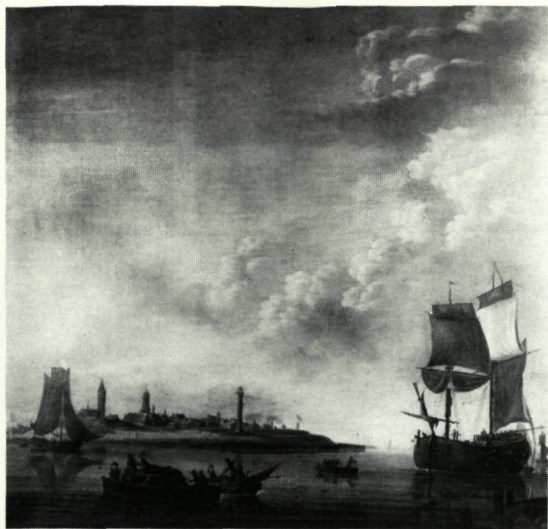
BRUGGE, Provinciaal Gouvernement

VAN EECKE baseert zich in deze voorstelling duidelijk op de gravure van DAUDET naar het beroemde gezicht op de Oostendse haven van F.B. SOLVIJNS.



JAN GAREMIJN
De haven van Oostende
Brussel, privéverzameling.





Ook uit de omgeving van Jan GAREMIJN, dit gezicht op de Oostendse haven in de laatste jaren van de revolutie: en weerom duidelijke verwijzingen naar de gravure van DAUDET naar SOLVIJNS.

Oostende, Museum voor Schone Kunsten.



Anoniem Brugs: Gezicht op de haven van Oostende
Brussel, Bellevue-Museum

Dit gezicht op de haven van Oostende, anoniem, is duidelijk in de omgeving van GAREMIJN te situeren: VAN EECKE, LEDOULX of mogelijk nog een andere naam. Het maakt deel uit van een suite van 9 schilderijen met haven- en zeegezichten, in 1976 gelegeerd aan de Kon. Musea voor Kunst en Geschiedenis te Brussel. Het betreft een erg vrije interpretatie van de gravure van DAUDET naar SOLVIJNS, die blijkbaar erg populair was in die jaren, en dateert bijgevolg van na 1781, 9 jaar later dan dat de reeks schildereijen gedateerd werd.

Brugse School na 1772 - Brussel, Bellevue-Museum



— Twee marines
Verz. MOORE, Exeter
Dateren van omstreeks 1780 en meten 62 x 54 cm.
Idyllisch van sfeer, in een neoklassieke conceptie.

Jan-Antoon GAREMIJN

Geboren te Brugge op 15 april 1712; aldaar overleden na een langdurige ziekte op 23 juni 1799. Zoon van Frans, kuiper, en Magdalena Missiaens. Huwde op 79-jarige leeftijd (2 mei 1791), met zijn 24 jarige dienstmeid Francisca Theresia Achtergael, die hem 2 zonen en een dochter schonk. Garemin woonde vanaf 1741 in de Ridderstraat, vanaf 1770 in de Grauwwerkersstraat.

Garemin behoorde tot een gezin uit de kleine burgerij van de stad Brugge. Reeds op jonge leeftijd vertoonde hij schilder talenten. Pas zeven jaar geworden ging hij in de leer bij Rochus Aerts, daarna in de Academie, vervolgens bij beeldhouwer Hendrik Pulinx en Lodewijk Roose. Op 16-jarige leeftijd besloot hij voor eigen rekening te gaan werken. In 1730 hielp Jacob Beernaert gedurende een vol jaar de jonge Brugse schilder zijn eigen stijl te vinden. Hij bezorgde Garemin de themata die hem interesseerden en het koloriet dat hem het meeste lag.

De kunst van Garemin is in hoofdzaak: een geheel van volkse stukken met onderwerpen uit het dagelijks leven van de kleine stad Brugge, geschilderd met een kleurrijk palet. Leergierig als Garemin was, zocht hij geregeld contact met de schilder Matthias De Visch die in 1732 naar Brugge terugkeerde na een reis door Frankrijk en Italië. In zijn verzameling kunstwerken werd Garemin getroffen door de Italiaanse sierlijkheid en anderzijds door de Franse gemaniëerde salontafelen. De dood van De Visch in 1765 sloot een belangrijke periode af van het leven van Garemin, die intussen een welstellend kunstenaar was geworden.

In 1765 volgde Garemin De Visch op als directeur van en leraar aan de Academie. Garemin heeft deze dubbele functie 10 jaar waargenomen.

JAN BEERLOCK

Brugge, 1739 - 1806

Jan BEERLOCK, nog een rasechte Bruggeling, studeerde aan de Academie van zijn geboortestad bij Matthias DE VISCH. Hij schilderde tal van genretafelen en interieurs - discipline die we hier verder onbesproken laten. Van groter belang hier zijn echter zijn getekende of geschilderde vedute, alsook zijn reeksen grote decoratieve schilderijen in dit genre bestemd als muurbekledingen voor salons. Hierbij heel wat gezichten op de Brugse haven:

Tussen 1796 en 1804 schilderde hij een reeks van 7 salonstukken met gezichten van Brugge en omgeving. Opdrachtgever was een welstellende Brugse kruidenier, Melchior KINDTS, die ze besteld had voor zijn huis gelegen Staalijzerplaats (nabij Nieuwe Gentweg).

Zes van de zeven doeken berusten sedert 1982 in het Groeningemuseum te Brugge. Het zevende, een gezicht op het sluisencomplex genaamd «Slykens» te Oostende, werd eerder door een Amerikaanse privéverzamelaar verworven.

In deze schilderijensuite neemt BEERBLOCK wel een loopje met de topografische realiteit. Toch krijgen we een mooi beeld van het reilen en zeilen van de Brugse haven met ruime omgeving rond 1800;

dit op de doeken «Havenkom van Brugge», «Fort Lapin», «Gezicht op de Dampoort».

Het gezicht op Slykens met de zaagmolens is een uniek, niet te onderschatten beelddocument van dit stukje 18de eeuwse houtindustrie, zo nauw met de zeevaart verbonden.

Bibliografie:

B. DE PREST, Jan Garemin, in Nationaal Biografisch Woordenboek, 4, Brussel, 1970 (met opgave van de oudere literatuur)

V. VERMEERSCH (olv.), Brugge en de zee, Antwerpen, 1982 (met kleurproducties van maritieme werken van J. GAREMIJN, C. VAN EECKE en J. BEERBLOCK)

Gent Duizend jaar kunst en cultuur (tentoonstellingscat.), deel 1, Gent, 1975 (over VAN REYSSCHOOT)



B.v.b.a. VANRULLEN

Sinds 1849:

**PERSSLANGENBEDRIJF
voor brandweer en industrieel gebruik
EEN PRODUKT VAN EIGEN BODEM!**

Bijkomende uitrusting: Koppelingen, straalpijpen, hydranten, enz.
en allerhande brandbestrijdingsmateriaal

Dienstig voor: Brandweerkorpsen, Nijverheidscomplexen
Klinieken, Rusthuizen, Schoolgebouwen,
Private instellingen, Openbare gebouwen, enz.

Fabriek: Menensestwg. 274 - 8670 WERVIK

(056) 31 15 58 - 31 12 73 - Telex: 85641 - Vanrul B.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

TRAINING FIRTH OF FORTH FLOT 22 EFFICACITE ET «SPIRIT»



CPF. G. BUSARD

En prévision de l'année opérationnelle 1987 et en guise de préparation pour les manoeuvres BLUE HARRIER, NORMINEX, UNIFORM YOWL et OCEAN SAFARI, sept unités de la Flottille 22 (BOVESSE, DUFOUR, DEBROUWER, HEIST, OUGREE, DINANT, HERSTAL) sous le commandement de COMPTOT 22, le CPF Busard, ont participé à une croisière d'entraînement intensif de deux semaines en mer du Nord et dans le Firth of Forth.

But recherché : élever au meilleur niveau les compétences individuelles et collectives des unités participantes, et souligner, à l'occasion de l'escale à Edinbourg, l'esprit retrouvé de la Flottille 22.

Objectif atteint, malgré le froid et malgré le vent (jusqu'à 45 noeuds de vent le premier jour) comme en rend compte les lignes qui suivent.



1. ENTRAINEMENTS

EN FLOTTILLE : accroissement de la rapidité et de la précision des manoeuvres ainsi que parfaire la connaissance des séquences des exercices.

Exercices : Fleetex, formation ARROW, changements de formations, homme à la mer en formation, mouillage en formation, calibrage radar, exercice de commandement tactique général par les différents commandants d'unités, à tour de rôle.

INDIVIDUELLEMENT : entraînement à diverses situations pouvant se présenter en mer, telles que remorquage, transfert, homme à la mer, rupture de barre, avaries de machines.

Rappel aussi de maniement des armes individuelles (GP., 50, M.G.,...) et heure de nostalgie autour de l'île de MAY, avec ce bon vieux sextant.



DRILLS: incendie, gaz, attaque nucléaire, alerte à la bombe et toutes les autres procédures d'urgence ont été systématiquement passées en revue.

GUERRE DES MINES: discipline par excellence de la FLOT 22, soulignée par les résultats de nos unités lors de manoeuvres de L'OTAN.

Manoeuvres rapides, précises; automatismes bien connus: du bon boulot!

Exercices: Dan Buoy laying, Double Oropesa, Single and Double «O» en formation, chasse et utilisation du Poisson Auto propulsé.

COMMUNICATIONS: Durant les Transit, plusieurs NAV-COMEX ont été organisés pour l'emploi des pavillons, de la radio et des lampes de signalisation.

GUIZZES: En descendant de quart, les «bright guys» des unités ont pu s'entraîner au maniement des ATP, APP, ROBO et autres publications tactiques.

2. ESCALE

TOURISME: deux voyages en bus ont été organisés, l'un offert par la ville d'Edinburgh, l'autre organisé par le FLOTSTAFF dans les Highlands.

A chaque fois, 50 matelots ont pu embarquer.

SPORT: Outre la piscine olympique, le centre sportif situés extra-muros et le jogging dans le parc naturel de HOLYROOD, un championnat FLOT 22 de «TUG of war» a réuni les équipages le dimanche matin.

3. SPIRIT

RECEPTION: Cocktail à bord du BOVESSE et Dîner à bord du DEBROUWER, sur invitation au COMPTOT 22, le CPF Busart. Etaient présents: les agents diplomatiques de différents pays amis et les commandants d'unités.

DIVISIONS: Samedi matin, les équipages de la Flottille 22 étaient alignés sur le quai de LEITH et passés en revue par le Patron. «Très bien» conclut-il «mais les cheveux devraient être plus courts». Ces divisions ont aussi été l'occasion, pour compléter de décorer "Au nom de Sa Majesté le Roi,, les 1er matelots DERYCK, JOOS en Van Dun de la décoration militaire de 2e classe (10 ans de services dans la Froce Navale dont respectivement 5, 7 et 10 ans sur des unités commissionnées).

TUG OF WAR: le 1er acte du championnat «Tug of war» FLOT 22 a été remporté par les gars du HEIST.

Le principe de ce championnat est que le détenteur du trophée doit accepter de défendre son titre si un défi lui est lancé par une autre unité de la Flotte 22.

4. A BORD DES UNITES

BOVESSE (1LZ BEULEN) Flagship de la flottille pour les manoeuvres, le FLOTSTAFF a pu apprécier l'accueil du Bovesse. Une mention spéciale pour le 1MC Berwette, chef machine, et son équipe qui 2 jours durant ont réussi à maintenir en activité le moteur tribord défaillant. Compétents!

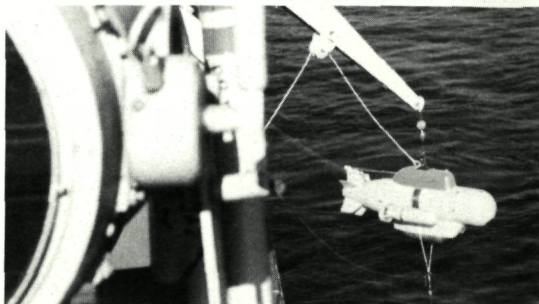
DEBROUWER (1LV DUCHAINE) taxé d'«ouvertenthusiasm» durant l'exercice d'attaque de plongeurs ennemis (pauvres ennemis). Ce sont aussi leurs plongeurs qui ont dépanné successivement le Heist et le Bovesse. Bravo aussi pour la qualité du dîner de représentation à Leith!

DUFOUR (1LZ LANDUYT)

On soulignera le sens du devoir de l'équipage, qui après 15 jours d'entraînement, ont accueilli très professionnellement la mise en 2h notice imposée dans le cadre des opérations de sauvetage du «Herald of free enterprise». Bon travail aussi de l'équipe d'artificiers qui ont placé les bombes d'exercices à bord des autres unités.

1. FLEETEX

Dans le programme, plusieurs Fleetex étaient prévus. C'est avec plaisir que l'on a pu revoir ces exercices qui, tant en étant des entraînements de précision, n'en sont pas moins particulièrement esthétiques.



2. GUERRE DES MINES

Parmi les équipements les plus sophistiqués qui font l'efficacité de nos dragueurs de mines: le Poisson. Auto propulsé, équipé d'une caméra, et compli avec le sonar, il peut repérer et identifier des objets de taille réduite.



4. TRANSFERT

Bon exemple de la maîtrise des unités dans la manoeuvre: les transferts. Dans ce cas ci, les 3 MSI «Daily News». Les trois manoeuvres de transfert se succèdent rapidement, sans accrocs, et avec le style en plus.



HEIST (LTZ Vandenhaute) principale victime des bombes du chef Geerart (DUFOUR), le Heist est aussi son heure de gloire sur les docks de Leith en remportant le première championnat FLOT 22 de «Tug of war».

SQUAD 219 (COMSQUAD: 1LZ van HAEKENDOVER), HERSTAL (EDV VITTONI), DINANT (EDV HOREMANS), OUGREE (EDV KRAMER). Les MSI n'ont pas toujours été à la fête durant ces manoeuvres: la mer était souvent formée et le froid persistant. Néanmoins, ils ont participé aux exercices avec entrain et efficacité. Bravo pour la présentation des unités, équipages alignés et en tenue en quittant les ports, lors des transferts et au steampast final.

TUG OF WAR

Rude confrontation entre ces champions des différentes unités de la FLOT 22.

Bravo au Heist, le champion et à son équipage:

1. MTR VAN HOOFF
2. 2MR DOGMAUX
3. 2MR LESTABEL
4. 1MT DEROO
5. 1MT VAN DUN
6. 1MT DEWAELE
7. MAT/MIL VERMOOTE
8. MAT VANDENBROELE



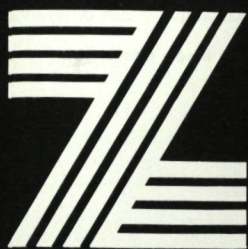
MSI 484



DUFOUR



HEIST et les 3 MSI



Zeebrugge ... het verschil

Havenautoriteiten : M.B.Z.
L. Coiseaukaai 2
B-8000 Brugge
32 50/44 42 11
Tlx: 81201 B

**Centraal
Snel
Goedkoop**



NMP 03/225 1636



Zeebrugge ... la différence

Autorités du port : M.B.Z.
L. Coiseaukaai 2
B-8000 Brugge
32 50/44 42 11
Tlx: 81201 B

**Central
Rapide
Concurrentiel**



NMP 03/225 1636

Oorlam

Door Opperreester (o.r.) J.-B. Dreesen

Een typisch voorbeeld van de vernederlandsing van een vreemd woord is OORLAM. Als persoonsvorm was OORLAM, in het ouder Nederlands, de benaming voor een Europeaan die uit Oost-Indië naar het moederland terugkeerde. Het woord is een volksetymologische vervorming van het Laag-Maleise ORANG LAMA, eigenlijk verkort uit ORANG LAMA DATANG, wat zoveel wil zeggen als «een mens die lang geleden gekomen is, een oudgast.»

Bij uitbreiding werd het de naam voor «een bevaren matroos» en bij verdere uitbreiding «een man van ervaring en scherpzinnigheid.»

Als tegenstelling werd eenieder die pas in Oost-Indië toekwam, spottend, «een BAAR» genoemd. Ook dit woord is ontleend aan het Laag-Maleise ORANG BEHARDE DATANG «iemand die pas aangekomen is. Dit woord kreeg, door het vele heen en weer reizen tussen Oost-Indië en Nederland, ook een maritieme betekenis. Het werd als spotnaam gebruikt voor een zeeman die voor het eerst van zijn leven de linie passeerde en in Oost-Indië toekwam.

Op het einde van de 18 de eeuw waren OORLAM en BAAR courante benamingen in onze maritieme taal. Zo noemden de koopvaardijmatrozen de oorlogsmatrozen OORLAM. Volgens J.H. Röding (in zijn *Allgemeines Wörterbuch der Marine*. 1794) werden bij de rollezing aan boord de BAREN (of onervaren matrozen) en soldaten aan bakboord opgelijnd terwijl de OORLAMMEN aan stuurboord aantraden.

Overdrachtelijk, als voorwerpsnaam, was het de naam voor een glaasje jenever dat eertijds, dagelijks, bij de Nederlandse Marine verstrekt werd als rantsoen sterke drank voor de schepelingen van lagere rang.

Even een woord uitleg over geschiedenis van dit rantsoen jenever bij de Nederlandse Marine. In de eerste helft van de zeventiende eeuw bestond de drank aan boord van de schepen uit water en bier. Eenmaal daags kreeg de matroos bier, dat de normale drank was voor hem en zijn soortgenoten. Met dat bier had men echter soms problemen op lange reizen en in de tropen.

Ook in onze tijd was dat soms nog het geval. Wie tussen de oudgedienden herinnert zich niet de problemen die voorkwamen met de eerste vaten bier die aan boord van de Kamina werden ingescheept. N. Witsen schreef in zijn wereldberoemd boek «AELOUDE EN HEDENDAAGSE SCHEEPSBOUW EN BESTIER» waarvan de eerste druk in 1671 verscheen het volgende «Het bier dat op de schepen gedronken werd dient wel gehopt te zijn. Het beste is 't geen in de Lentemaand (maart) of Grasmaand (april) gebrouwen werd.» Iets verder lezen we «De drank in de Noord- en Oostzee is bier. Op verdere tochten enkel water of water met edik (azijn) vermengt». Er waren dus moeilijkheden met het bier, dat niet hield, op lange en voornamelijk tropische reizen.

De Royal Navy, die met een gelijkaardig probleem had gezeten, voerde vanaf 1655 op de West-Indiëvaart een dagelijks rantsoen rum in ter vervanging van het bier dat niet hield. In navolging hiervan voerde de Nederlandse Marine vanaf 1692 aan boord van zijn schepen een dagelijks rantsoen jenever in. Dit rantsoen - ongeveer 50 gr. - werd verstrekt aan de bemanningsleden van lagere rang die ouder dan 20 jaar waren. De gestraften werden, voor de duur van hun straf, hiervan uitgezonderd.

Dagelijks om half twaalf werden, aan boord van de Nederlandse schepen, de voormiddagbezigheden beëindigd na het fluiten van «Handen schoon». De daaropvolgende roep van de bootsmansfluit was die van de OORLAM, waarna de bedeling volgde. Voor de meeste bemanningsleden was dit het beste moment van de dag.

Dit gebruik heeft in de Nederlandse Marine stand gehouden tot op het einde van de 19de eeuw. Bij de behandeling van de begroting voor het dienstjaar 1889 werd voorgesteld om aan de schepelingen, jonger dan twintig jaar koffie of andere versnaperingen te verstrekken en boven die leeftijd «de keuze tusschen deze en een oorlom vrij te laten, teneinde daardoor het misbruik van sterke drank op latere leeftijd tegen te gaan». De Minister van Marine, een oud marineofficier was echter van oordeel dat «het verstrekt van oorlam buitengaats nodig en goed is en volstrekt geene aanleiding geeft tot misbruik van sterke drank».

De verstrekking van jenever werd tevens als gezondheidsmaatregel beschouwd. Bij langdurig ruw en ongunstig weer werd echter «in de laatste jaren op de nachtwacht koffie verstrekt in gevallen als vroeger een extra oorlam wordt uitgegeven.»

Bij Koninklijk besluit werd echter de jenever als genotsmiddel aan boord afgeschaft, doch aan de Kommandanten de bevoegdheid gelaten «om in zeer bijzondere omstandigheden te kunnen beoordelen aan wie op medisch advies een kleine hoeveelheid te doen toedienen» zodat het gebruik zeer gering werd.

Dat was meteen het einde van twee eeuwen oorlam in de Nederlandse Marine. In de Royal Navy hield de traditie langer stand. Daar werd de «TOT» rum, de Engelse oorlam, slechts in 1970 afgeschaft.

Wanneer de overgang van betekenis van oorlam als persoonsnaam (bevaren matroos) tot voorwerpsnaam (rantsoen jenever) gebeurde is tot nogtoe niet achterhaald geworden. Het moet echter in de eerste helft van de 19de eeuw gebeurd zijn want de meeste woordenboeken houden zich bij het begin van de eeuw nog uitsluitend aan de eerste betekenis. Hoe die overgang gebeurde is te verklaren uit de volgende zin: «Een borrel zoals een oorlam (bevaren matroos) er gaarne een lust» wat vroeger, en nog

altijd, wel het geval is. Dus de borrel werd geassocieerd met de oorlam en kreeg er de naam van. Dit werd dan nog in de hand gewerkt doordat de jongere matrozen buiten de jeneverbedeling vielen waardoor het rantsoen jenever een voorrecht was van de man met ervaring.

Ondanks dat het allemaal weer zolang geleden is zijn er ons toch een paar samenstellingen en uitdrukkingen van overgebleven.

Zo was een EXTRA OORLAM een borrel welke de bemanning bij uitzondering kreeg. Zo iets wat de Engelsen SPLICING THE MAINBRACE noemden. Dit gebeurde bij feestelijke gelegenheden of wanneer de kommandant zijn tevredenheid over enig volbracht werk wilde te kennen geven of tot inwendige verwarming bij regenachtig of buig weer wanneer de matrozen doornat en vermoeid waren EEN

OORLAM AAN DE KLOK was het bevel om, door een eigenaardig geklep aan de scheepsklok, te kennen te geven dat een extra-oorlam zal uitgedeeld worden.

OORLAMMENTIJD was de tijd waarop de retoursschepen, op de terugreis naar het vaderland, De Kaap (de Goede Hoop) aandeden.

Een OORLAMSMOK is de tinnen of blikken beker waarin het oorlam wordt rond gedeeld.

Een OORLAMSTREEK is een list zoals die wel eens door een ouder matroos gebruikt wordt om zich van de ene of andere werkzaamheid af te maken.

De koopvaardij kende geen regelmatig oorlambedeling. Het werd in zware omstandigheden een rantsoen sterke drank bedield maar dat heette dan een SCHOOTAAN.

S.A.B.C.A.



Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques
Chaussée de Haecht, 1470 - B-1130 Brussels (Belgium)
Tel: 02-216.80.10 - Telex: 21237 sabush b - Telefax: 216.15.70
Plants in Brussels and Gosselies

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. werf
(091)45.04.01

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)

Telex 11.522

Wreck disposal

Par le Maître-Principal (e.r.) Trempont. G.

Ces dernières années, suite à des circonstances malheureuses, il est souvent parlé d'épaves!

En premier, le «Mont-Louis», accident sans victimes, heureusement. L'année 1987, le «Herald of Free Enterprise» et tous ses morts ont frappé l'opinion publique.

C'est avec un intérêt des plus vifs, que tout un chacun a suivi l'évolution des travaux, l'enlèvement de l'épave pour le premier cas et récemment le renflouement du dernier nommé, «l'Herald of Free Enterprise».

Toutes les techniques actuelles, malgré l'ampleur des travaux, permettent bien des possibilités, qui, il y a 40 ans, n'étaient même pas envisageables; pourtant des épaves il y en avait: il fallait d'une manière ou de l'autre les faire disparaître.

La Force Navale, avait pour mission, une de plus, la tâche de disperser les plus encombrantes, celles situées dans nos eaux, bien entendu, et qui gênent l'approche de nos ports.

En 1946, l'idée se pose de former une équipe, qui aura pour mission, de faire disparaître ces épaves.

Comment exactement, rien de bien définitif encore, cependant il faut des moyens.

Un premier souci, former des scaphandriers, on ne parle pas encore de plongeurs, on en est encore au scaphandre lourd, c'est-à-dire, casque, plombs, souliers lestés, l'ensemble de l'équipement dans les 80 kgs, ce n'est que bien plus tard, grâce au Commandant COUSTEAU, que le travail sous-marin deviendra plus facile, et permettra les exploits actuels, sans pour autant mésestimer les efforts consentis par les plongeurs.

Pour cette formation de scaphandrier, des équipes sont envoyées en Hollande auprès de la Marine Royale. Période mémorable, l'entraînement a lieu lors d'un hiver des plus rigoureux, il faut casser la glace pour pouvoir descendre, heureusement, les instructeurs ont pitié de nous, ou bien ils ont froid! l'instruction est donc interrompue pour une quinzaine, on en profite pour nous initier à la plongée en P. PACK, équipement des hommes-grenouilles de la dernière guerre, formidable, d'autant plus que cela se passe en bassin couvert et chauffé; il est à noter que ces équipements furent employés pour la neutralisation des Katy-Mines, par le groupe du même nom, le long de nos côtes.

En 1947, la Belgique reçoit à titre de dédommagement, différents navires, l'un de ceux-ci est mis à la disposition de la F.N., en espérant pouvoir l'employer pour la destruction des épaves.

Il faut rappeler, que la Force Navale dépend jusqu'en 1950, de deux Ministères, les Communications dont la Marine de l'Etat fait partie, et le Ministère de la Défense Nationale, d'où les facilités pour le prêt de l'un ou l'autre navire de l'Etat à la F.N.

Nous recevons donc un navire, qui est-il? Un caboteur rhénan, le tout à l'arrière, son emploi par un équipage étoffé ne sera pas une sinécure, car il est conçu pour être exploité par une famille.

Une description fait ressortir qu'il sera difficile d'employer ce bateau pour le travail envisagé.

Son nom, le THURINGEN, à l'avant un logis pour deux hommes, puis la cale, d'une seule pièce, pour terminer, le château arrière, qui contient, une cuisine, type familiale, deux cabines, une chambre à coucher, hé oui, je ne sais pas la nommer autrement, ainsi qu'une salle à manger; la timonerie surmonte cet ensemble.

Il faut pouvoir loger l'équipage, une solution, l'ex-A4 fera office de dortoir. (A4, ancien bateau pilote en 39-40 servit de garde-côtes).

Fin 1947, plus d'illusions, le projet est remis, le THURINGEN, rendu à la vie civile.

1949, est une année plus faste pour ce projet de destruction des épaves; le «Wreck Disposal» prend forme.

Un ancien bateau pilote, le SLB.19. est mis à la disposition de la F.N. il a l'avantage de posséder des logis plus que suffisants pour loger un équipage, pour l'époque, il y a même un certain confort, de plus il est possible de stocker du matériel dans différentes escales. Le SLB. 19, est un bateau à vapeur, les chaudières sont alimentées au charbon, il est aisé de s'imaginer ce qu'était le travail les jours où l'on «bunkait» suivant l'expression du moment; on terminait par un nettoyage complet des superstructures, des ponts, et, de l'équipage qui en avait bien besoin lui aussi.

Après un radoub complet, le SLB. 19, qui a reçu le nom de «BOOTSMAN JONSON» est prêt pour ses missions.

On lui adjoint deux petites unités, l'une le MFV. 193, qui servira de ravitailleur et de plate-forme de plongée; l'autre, une ancienne vedette du pilotage, qui sous la dénomination de «ZM I» assumera le travail de dispersion proprement dit. Pourquoi cette expression dispersion? Le fait que le but recherché, n'est pas de récupérer, ou de renflouer ces épaves, mais bien de les faire disparaître, justifie le mot dispersion.

Comment était-il procédé? le plus simplement, en faisant exploser des charges, non pas sur l'épave, mais sur le pourtour, provoquant ainsi l'enlèvement complet du navire immergé.

En somme on profitait, de ce que le sol marin, aux approches de Zeebrugge était très meuble. Ce qui fut un handicap pour le redressement du Herald of Free Enterprise, était pour nous un atout majeur.

Comment se présente le problème: nous avons devant la côte, principalement aux approches de Zeebrugge, quelques épaves, de la classe des Liberty en général; ces navires



Le MFV 193.

res furent torpillés, ou coururent sur une mine marine; ils sont là, avec leurs mâts qui émergent; ils dérangent, il faut absolument qu'ils disparaissent.

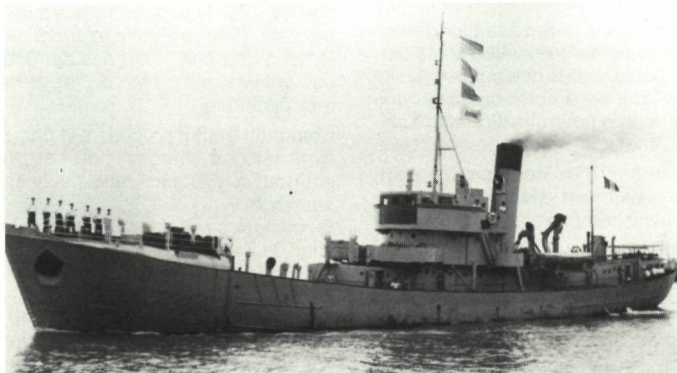
Il existe naturellement des priorités; les deux premières épaves à recevoir notre visite, sont le «PHOSCOLO» et «L'ELEPHTERIA». Début de l'été 1949, le BOOTSMAN JONSON, se met à l'ancre pas trop loin de l'épave choisie, à distance respectueuse des ondes de choc provoquées par les explosions sous-marines; l'MFV, patrouille, ravitaille, ou reste sagement amarré au JONSON.

Le ZM.I. après avoir pris de chaque bord, quatre paires de charges de fond, se rend vers l'épave, ou les unes après les autres elles sont mouillées dans le prolongement de la coque, et mises à feu. Le résultat de toutes ces explosions, est que le sol, se transforme en sable mouvant. L'enlèvement de l'épave en est facilité et plus rapide.

Ainsi expliqué, le travail semble simple, il est pourtant fastidieux, tellement de facteurs rentrent en ligne de compte; l'état de la mer, la visibilité, les courants, et bien entendu, malgré la trentaine et parfois plus, de charges larguées journellement, plusieurs semaines sont nécessaires pour une seule épave.

A chaque passage, le ZM.I. largue une paire de charge, s'éloigne, en déroulant le câble électrique de mise à feu, fait exploser, rentre le câble, plus ou moins deux cents mètres, et l'opération recommence, en mouillant les charges suivantes un peu plus en amont ou en aval des précédentes, suivant les circonstances. Se creuse ainsi une tranchée où l'épave va gîter de plus en plus, pour se couler en définitive et disparaître, on l'espère, à jamais.

Le «Bootsman Jonson».



Il ne peut-être oublié, que, avant d'entreprendre les travaux, il a fallu étudier, les courants, le fond marin, coordonner les périodes avec les autorités maritimes, marquer l'épave par des bouées supplémentaires. Dès que l'on estime que celle-ci s'est suffisamment enfoncée, on sonde, si le résultat est satisfaisant pour ce qui est des gros oeuvres, il ne reste plus que de donner un soin particulier à certaines parties, tel que la mâture par exemple.

Durant toute la période de travail, nous sommes sous surveillance constante des mouettes: celles-ci ont en effet constaté que ce qui les a perturbé au début, a pour effet concret de leur fournir sans effort de leur part, une nourriture abondante et de qualité, grâce au menu fretin qui fait surface après chaque explosion.

En quelques mois, compte tenu des périodes au port pour ravitailler le navire, tant en charbon, que nourriture, eau potable et explosifs, et laisser souffler l'équipage, à noter que toutes ces servitudes avaient en général lieu, lorsque l'état de la mer ne permettait pas de travailler.

Les deux épaves précédemment citées furent rayées des cartes marines, signe de succès, plus de bouées vertes là où elles sont ensevelies.

Les choses évoluent, la Force Navale passe définitivement au Ministère de la Défense Nationale, des firmes civiles se constituent, et se portent candidats pour ces travaux. Une marine militaire ayant d'autres buts, il faut passer la main.

Mais ici encore avec des moyens précaires, et malgré son jeune âge, la Force Navale avait démontré son savoir-faire, à ce jour elle n'a pas failli, que du contraire.

HOOFDAALMOEZENIER «PADRE VAN PARIJS» OP RUST



Eind april jl. heeft «Padre van Parijs» de Zeemacht «verlaten (?)» om op rust te gaan. Als we verlaten tussen aanhalingstekens, met een flink vraagteken daarachter plaatsen, dan is dit omdat we weinig geloof hechten aan dat «op rust gaan»... en inderdaad onze «Eerwaarde» laat bijna geen dag voorbij gaan om nog eventjes binnen te lopen! Maar goed ook, gezien de Aalmoezeniers niet zo dicht gezaaid zijn bij de Zeemacht.

Aalmoezenier Van Parijs werd ca. 65 jaar geleden geboren in het Westvlaamse Kanegem, hij liep er lagere school, vervolgens College te Tielt. Daarna volgt hij 2 jaar wijsbegeerte aan het Klein Seminarie te Roeselare en 4 jaar Theologie aan het Bisschoppelijk Seminarie te Brugge, waar hij eind mei 1947 tot priester wordt gewijd.

De H. Mis, geconcelebreerd met de aalmoezeniers van de Zeemacht.

Voor zijn verdere loopbaan verwijzen we hier graag naar de toespraak van Vice-Admiraal Poulet, Stafchef Zeemacht, toespraak gehouden tijdens de afscheidsplechtigheid te Zeebrugge op 28 april jl.:

«Met Hoofdaalmoezenier VAN PARIJS verlaat een der markantste figuren van de Zeemacht onze rangen. Daarom wens ik hem vandaag in het openbaar hulde te brengen. Een zo rijkgevlude loopbaan als vlootaalmoezenier verdient inderdaad in het volle daglicht gesteld te worden op de vooravond van zijn afscheid.

Na zijn studie aan het Klein Seminarie van Roeselare en aan het Groot Seminarie van Brugge voltooid te hebben, wordt hij op 31 mei 1947 tot priester gewijd. Van 1948 tot 1954 is hij leraar wiskunde, aardrijkskunde en geschiede-



nis aan het Onze-Lieve-Vrouw-college van Oostende, maar vanaf 54 belandt hij voorgoed in de marinemiddens: hij wordt leraar en directeur van de Vrije Visserijschool «Paster Pype» te Oostende. Zijn drang naar vervolmaking brengt hem ertoe in zijn eigen school een avondcursus zeevaartkunde te volgen, bekroond met het brevet van Schipper 1e Klas waar hij terecht trots op gaat.

In januari 56 wordt hij tot reserve-aalmoezenier benoemd en in oktober 57 volbrengt hij zijn eerste vrijwillige wederoproeping aan boord van de Algerine VAN HAVERBEKE. Deze inscheping wordt het begin van een indrukwekkende reeks, volbracht op alle scheepstypes, waarvan sommige reeds tot de geschiedenis van de Zeemacht behoren. Namen als LECOINTE, de GERLACHE, DE MOOR en KAMINA roepen bij mijn generatiegenoten inderdaad evenveel mooie herinneringen op. Ook de ZINNIA, de GODETIA en onze fregatten versieren het ongeëvenaard palmares van Daniël VAN PARIJS, die zopas in zijn 65e jaar, een trainingskruisvaart voor de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen aan boord van de ZINNIA achter de rug heeft! Zijn korte walbeurten waren voor hem steeds onwelkome onderbrekingen van twee inschepingen. Als echte zeebonk genoot hij van een onverstoord gezondheid die hem steeds heeft behoed voor de zwaarste beproevingen van het leven aan boord. Wie met hem omging heeft ook zijn inzet gekend: onvermoeibaar en alom tegenwoordig, steeds het beste van zijn milde persoonlijkheid schenkend. Hij is te gelijker tijd en op ieder ogenblik de betrouwbare en diskrete raadsman van de Commandant, de joviale en stoere collega van de wardroom, de steeds beschikbare en uitverkoren tussenpersoon voor diegenen die iets wensen ter kennis te brengen, maar bovenal de vertrouwensman en vriend van gans de bemanning.

Zijn bevordering tot de graad van Hoofdaalmoezenier in 1977 heeft hem nog verstevigd in de houding en gedragslijn

die hij voor zichzelf had uitgestippeld. Met zijn wat ongekunsteld voorkomen en charmante goedmoedigheid verovert hij alle harten, maar straalt hij tevens een eerbiedige, ja geëerde morele autoriteit uit.

Zijn aangeboren bescheidenheid en onaantastbaar goed humeur hebben zo vaak tot ontspanning geleid, in die ogenblikken waarop iedere bemanning met geprikkelde zenuwen de welbekende moeilijkheden van het zeemansleven en van het langdurig samenleven doorworstelt. Wie werd nooit opgebeurd door zijn kwinkslagen of de zalvende gebaren waarmee hij de problemen wist te relativeren? Wie genoot niet van zijn warme menselijkheid en zijn geruststellende aanwezigheid? Van hem kan terecht getuigd worden dat hij groot was in het volbrengen van de kleine dingen van iedere dag.

Mijnheer de Aalmoezenier, beste Daniël, de Zeemacht en uw talloze vrienden zullen U hard missen. We zeggen U dank voor al het goede en schoonmenselijke dat ge meer dan dertig jaar zo gul rondgestrooid hebt. We wensen U een oververdiende en kommerloze rust toe, voor zover dit woord van toepassing is op een man die nog boordevol energie steekt. Wij hopen dat ge de weg naar onze basis en onze schepen niet zult vergeten en dat wij U nog, verwacht of onverwacht, zullen tegenkomen op conebleratie, plechtigheden of onderonsjes. In U verliezen wij een groot priester en een gewaardeerd Hoofdaalmoezenier, maar het besef dat we een trouwe vriend overhouden is onze troost.»

Met deze fijne toespraak, waarachter heel wat mensenkennis schuilt, typeerde Vice-Admiraal Poulet bijzonder raak «Padre Van Parijs».

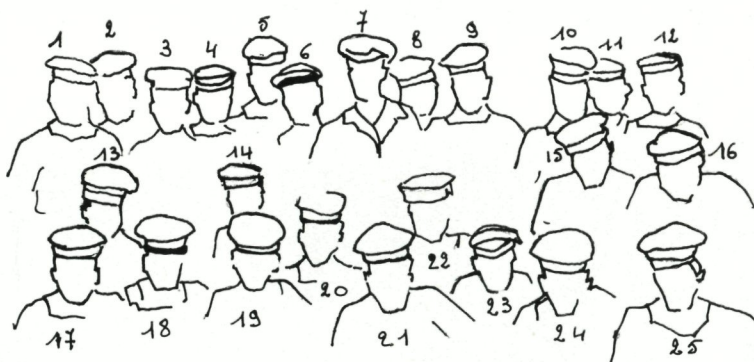
We zullen de Hoofdaalmoezenier missen, hij was en is bovenal een doorged mens, met een bijzonder groot hart, een vriend en vertrouwensman van Matroos tot Admiraal.

E.V.H.

De ZM heeft deze gelegenheid ook te baat genomen om de «Padre» hartelijk te danken voor zijn beschikbaarheid en zijn inzet.



HERKENT U ZE NOG?



Deze foto werd genomen in juli 1953 aan boord van de F.910.V.BILLET tijdens een Middellandse zeereis. Zijne Koninklijke Hoogheid Prins ALBERT stond er als jong aspirant tussen de matrozen van het machinedepartement en de scheepselectriciens.

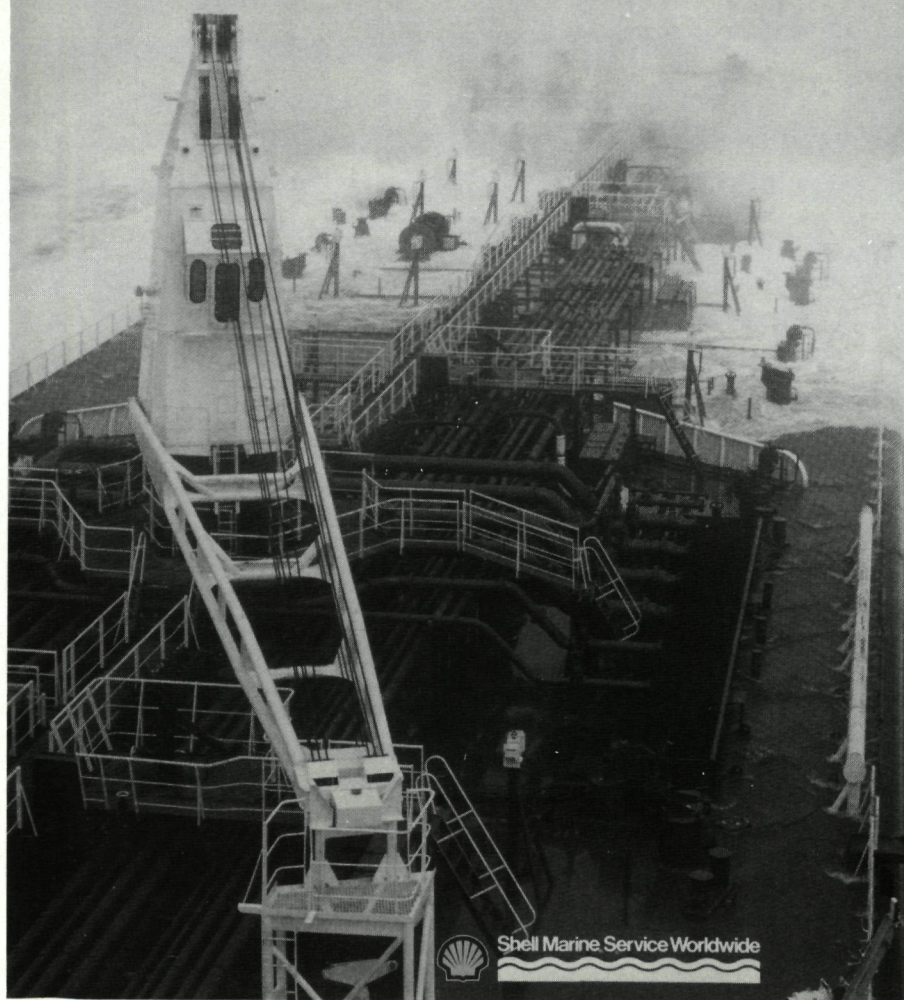
1. THON ed. gepensioneerd Eerste Meester Chef
2. DELVAUX; BV. was van Leuven is afgegaan.
3. VAN CAUWENBERG verliet de marine
4. PASPONT Oppermeester nog steeds in dienst
5. SPRUYT Henry. Gepensioneerd als Eerste Meester Chef
6. PAUWELS milicien
7. ZKH Prins Albert
8. ???
9. MACHARIS verliet de Marine
10. VAN LANDEGHEM waren met drie broers in de Marine
11. ???
12. ???

13. DEMULDER
14. A. FOUQUET
15. KNOCKAERT ging over naar de firma Decloedt
16. BRISSINCK verliet de Marine
17. MEYNTJES werd officier
18. Pascal....
19. SCHUDDINCK verliet de Marine
20. ???
21. DE BRUSSELES
22. ???
23. André COPPIN
24. ???
25. Jantje SCHUYSMANS nog steeds in dienst

U hebt meer en betere informatie over de mensen die op deze foto voorkomen zend ze dan naar de redactie van Neptunus.

Met dank aan Edmond THON die ons de foto en de informatie bezorgde.

Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

Bovesse...? Vous avez dit Bovesse?

François Bovesse, 1890-1944

Il naît à Namur le 10 juin 1890 d'un père futur directeur des contributions directes qui lui fait faire des études de droit après avoir justement apprécié qu'il avait tout pour devenir un excellent avocat.

Le 30 juillet 1914, à peine sorti de l'université, il est mobilisé au fort d'Evegnée. Quand la situation du fort devient désespérée, l'infanterie ayant fait retraite depuis sept jours déjà, il parvient, grâce à sa connaissance du pays, à conduire huit cents hommes à travers les lignes ennemies, ce qui lui vaudra d'être, le 23 août, nommé chevalier de l'ordre de Léopold.

Il trouve à l'armée un emploi qui lui va comme un gant: celui de patrouilleur. Ses qualités de courage, d'initiative y ont si bien leur emploi qu'il préfère ne pas entrer à l'école des officiers.

Blessé à Cappelle-au-Bois, il refuse d'être évacué. Son état empire et, en novembre 1914, déclaré inapte, il passe à l'auditorat militaire où il restera pendant quelques mois après la fin des hostilités.

Il commence au barreau de Namur une carrière d'avocat dont le succès immédiat s'explique par un don oratoire naturel, tient de faconde, mais surtout par ses qualités humaines: la compréhension, le contact chaleureux, l'enthousiasme.

Tout naturellement, la politique le tente et lui réussit aussi bien pour les mêmes raisons.

Il sera élu député en 1921 et le restera jusqu'en 1937 avec une interruption de 1925 à 1929.

La raison de celle-ci? C'est que cet ardent patriote n'hésite pas à nager à contre-courant quand l'intérêt du pays le commande. Pour lui, la défense du pays est un impératif. Il le montrera à plusieurs reprises: en 1925, il est contre le service militaire de six mois, contre les pacifistes qu'il considère comme des aveugles; en 1931, après deux jours de ministère, il démissionnera parce qu'on veut amputer de 400 millions le budget de la Défense nationale; à la fin de 1932, il démissionne à nouveau parce qu'on veut faire de lui un ministre des Transports au lieu d'un dérangeant ministre de la Défense nationale.

Cet homme à l'esprit ouvert, image même de la tolérance, se referme et se durcit dès qu'il est question de réduire les capacités de défense du pays.

C'est là son rôle essentiel mais il en a un second: c'est la défense de la Wallonie. Il voit très clairement qu'en face d'un mouvement flamand, cohérent, puissant, organisé, les Wallons se dispersent en velléités de groupement. Pour lui, avant tout action politique, les Wallons doivent faire leur unité culturelle, se trouver une âme commune. C'est

à quoi il va s'employer avec une constance acharnée durant toute sa vie.

Plusieurs fois ministre de différents départements, il est ministre de la Justice quand, en 1936, Rex mène sa grande campagne contre les scandales politico-financiers.

Il est accusé de faiblesse et de complaisance.

Il a les mains blanches. Jamais la politique n'a été pour lui une source de profit. Au contraire, il s'y appauvrit car elle l'éloigne d'un cabinet d'avocat qui lui rapporterait bien plus d'argent.

A ces attaques, il va riposter par un discours au Sénat, le 8 juillet 1936, qui lui permettra de donner libre cours à son éloquence enflammée. Il dira entre autres: «J'ai toujours pensé que l'homme politique devait avoir choisi entre l'intérêt public et l'intérêt privé, dût ce choix en faire un clochard.»

L'Horizon s'assombrit de plus en plus et c'est Munich. Son fidèle secrétaire Robert Hicguet, qui lui a consacré une enthousiaste biographie, cite cet inédit de l'époque: «Personne n'a sans doute songé en ce moment que ce que l'on fêtait, c'était de n'avoir pas marché. J'ai eu le sentiment, qu'on me le pardonne, que cette Marseillaise (celle qui salua Daladier à son retour) était de trop.»

Personne, mieux que lui, n'avait pressenti ce qui allait se passer. Il était contre la politique de neutralité. Pour lui la Belgique n'avait qu'un rempart: la France à laquelle il vouait depuis sa jeunesse un vrai culte parce qu'elle représentait pour lui la quintessence des valeurs, sans doute du lait de ses origines françaises et du fait de son arrière-grand-père maternel, lorrain, colonel de la République française, qui, on ne sait pour quelle raison, s'était établi en Belgique après sa retraite, s'y était marié et y avait fait souche.

Cependant la vie politique qu'il menait l'avait fatigué. Il aspirait à une situation plus stable, à une action moins dispersée. Tous ses vœux furent accomplis le 14 avril 1937 — il avait quarante-sept ans — quand il entra comme gouverneur dans l'ancien palais bâti en 1728 par l'évêque de Namur Thomas de Strickland, aimablement accueilli par M. de Gaiffier d'Hestroy.

Il allait enfin pouvoir se donner entièrement et exclusivement à son cher pays de Namur.

L'idylle dura trois ans au cours desquels François BOVESSE fut le plus heureux des hommes — et le plus aimé.

Dès l'invasion, il évacue avec le gouvernement provinciale et se retrouve à Sète, haut commissaire du gouvernement pour l'Hérault.

En Belgique, les suppôts de l'ennemi se déchaînent : c'est un lâcheur, un traître. Il a emporté, dit-on, dans quarante camions ses objets personnels et des œuvres d'art. On va jusqu'à inventer un faux discours contre le roi et un faux coup de téléphone au Premier ministre Pierlot. BOVESSE, sa mission à Sète accomplie, n'hésite pas à rentrer au pays. Il passe devant la commission Wauters qui le blanchit. Les secrétaires généraux voudraient qu'il reprenne ses fonctions.

Les Allemands, qui le connaissent bien, opposent leur veto. Il redevient avocat au barreau de Namur. Les clients affluent. Il défend les causes les plus dangereuses, n'hésite pas à attaquer les arrêtés des secrétaires généraux, ce qui valut à Paul Tschoffen d'être incarcéré. Un jour, il défend un ancien combattant qui, interpellé par un agent de police parce qu'il circulait en dehors du passage pour piétons, avait répondu : « Tu n'oserais pas en faire autant s'il s'agissait d'un gris ». Il prononça devant un nombreux public une étourdissante plaidoirie avec des citations de Courteline, du « Crainquebille » d'Anatole France et termina en disant à l'argent qu'il aurait dû dire au prévenu : « Brave homme, passez votre chemin. »

« Le Pays réel » n'arrête pas de l'insulter : fuyard, insulteur du roi, judéo-maçon... Il n'en a cure. Ses plaidoiries deviennent de plus en plus provocantes.

Une première alerte se termine bien. Des gens qui l'ont agressé chez lui et ont jeté des pavés dans ses fenêtres sont poursuivis et condamnés.

La seconde est plus grave. A la Noël 1941, rentrant chez lui à pied dans la nuit avec sa femme après un triste réveil, il rencontre des jeunes de la légion Wallonie qui le provoquent. Il les traite de « jeunes boches ». Deux d'entre eux le dénoncent. Interrogé et alors qu'on lui tend la perche en lui demandant de contester par écrit l'injure dont on l'accuse, il refuse.

Le conseil de guerre allemand lui inflige six mois de prison qu'il fera à la prison de Saint-Gilles à Bruxelles. Dès sa sortie il reprend le chemin qu'il s'est tracé.

C'en est trop. Le 1er février 1944 à l'aube, on sonne à la porte de sa maison rue Cardinal Mercier à Namur. Il dit à la servante d'ouvrir. Trois individus en uniforme allemand et un civil montent jusqu'à sa chambre, se disent être de la Gestapo et lui font descendre les escaliers. Comme il résiste, exige l'identité de ses agresseurs, il est froidement abattu à coups de pistolet.

Dans les différents cabinets ministériels qui lui furent confiés, son passage fut ressenti comme celui d'une tornade de balayant les paisibles habitudes.

Aux P.T.T., il entreprit de remettre de l'ordre dans les ondes et s'en prenant aux radios locales qu'il appelait : « les braconniers de l'éther » (déjà à cette époque !). Ce n'était pas un moyen de se rendre populaire. Il le savait fort bien, mais cela le laissait impavide. A partir du moment où on s'en prenait aux intérêts supérieurs qu'il avait mission de défendre, il savait montrer les dents.

Au ministère de la Justice, en 1934, il fut à l'origine d'un ensemble de lois visant à la défense du régime et des institutions : sur la police des étrangers, la déchéance de natio-

nalité, les crimes et délits contre l'Etat, la désertion et l'indiscipline à l'armée, les milices privées, une série impressionnante de dispositions nouvelles vinrent renforcer l'autorité de l'Etat.

A l'Instruction publique et aux Beaux-Arts en 1935, tandis qu'en dehors de ses fonctions ministérielles, il prenait l'initiative de créer la Société nationale de la petite propriété terrienne, il déploya une grande activité en faveur des théâtres qui reçurent des subsides ; sous le patronage de la reine Elisabeth il créa l'Orchestre national de Belgique ; il instaura des cycles de conférences par des écrivains belges dans les établissements d'enseignement moyen, créa dix prix littéraires, des bourses de voyage pour les écrivains, fit un musée de la maison de Constantin Meunier, visita et encouragea les artistes peintres...

Pendant sa brève carrière de gouverneur, il aborda avec une passion redoublée les problèmes de sa province, particulièrement ceux du tourisme et de l'équipement en eau ; il créa la plaine de jeux à la Citadelle de Namur, modernisa les locaux scolaires, se répandit partout car il avait l'habitude d'aller étudier les problèmes sur place.

Il convient encore de dire quelques mots de l'homme de lettres qu'il fut dès sa jeunesse.

L'esprit « gamin » qu'il conserva toujours l'amena à rimailier dans d'innombrables occasions, celles des « revues » particulièrement. A côté de ce genre gai, primesautier, il en aborda beaucoup d'autres dans des poèmes, essais, la plupart axés sur sa chère Wallonie.

A vingt-deux ans, en 1912, il lança avec quelques amis un hebdomadaire « Sambre et Meuse » dont la devise était « Pour l'art et pour la Wallonie ». Il patronna les « Lettres mosanes » et alla jusqu'à écrire deux grandes pièces de théâtre : « Meuse », féerie lyrique en trois parties, « Molière », pièce en trois actes.

Enfin, il fut conférencier : à l'université populaire, au Jeune Barreau, au Rotary, à l'étranger... Ceux qui l'ont entendu gardent le souvenir du ton familier, gentil, parfois espiègle, toujours intensément vivant de ces causeries.

Rarement un homme réussit une telle symbiose avec son peuple de Wallonie. Seul Destrée peut lui être comparé sur ce plan. Sa rayonnante bonté désarmait ses adversaires. Il avait une haine, une seule, celle des Allemands. Ils la lui rendirent en le tuant par l'intermédiaire de leurs valets rexistes. Mais pour les Namurois, son âme est toujours chez eux. Elle n'arrête pas d'errer sur les bords de la Sambre et de la Meuse. Elle les incarne si bien qu'elle est devenue leur âme...

Et quand rêvent les Namurois d'un autre destin qu'il aurait dû connaître, c'est celui qu'expriment ces vers :

Je veux dans des yeux clairs pouvoir mettre mes yeux
Ne serrer que des mains loyales

Et vieillir, entouré de cris d'enfants joyeux

Au long des heures familiales.

(Extraits de Grands Avocats de Belgique - Pierre Henri - Editions J.M. Collet)

Tel fut BOVESSE dont un de nos fiers navires porte le nom.



INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA
FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE
ZEEMACHT

«Agimus ut viverent» (*): une profession de foi! (*) «Nous agissons pour qu'ils puissent survivre»

La nouvelle, tragique, était tombée quelques jours plus tôt sur les téléscribes: «... tandis que les troupes du Pacte de V. opéraient une percée vers l'ouest, l'Infanterie de Marine Pol prenait position en divers points stratégiques de la mer Baltique, interdisant ainsi la libre utilisation des voies de communication septentrionales...».

La situation militaire évolua rapidement; il devint bientôt impératif d'acheminer vivres et matériel vers le nord, pour appuyer les forces armées de l'OTAN.

Au cours des dernières 24 heures, l'ambiance dans le port de commerce de Zeeb se métamorphosa en une atmosphère étrange et lourde d'attente. Tandis que dockers et lamaneurs s'activaient sur les quais et navires en charge, on remaquait un va-et-vient inaccoutumé. Des officiers de la ZMFN montaient discrètement à bord de cargos de moy en tonnage pour y discuter d'importance avec le «master». De quoi? Mystère et secret militaire!

Pour quelques initiés, ces officiers appartenaient en fait à la fameuse division NCSO, la NAVAL CONTROL OF SHIPPING ORGANIZATION qui est responsable pour les forces armées de l'organisation de convois maritimes et de l'acheminement de «vital cargoes».

ZMFN(R) boarding-officers on the bridge...

Au cours de ces visites à bord, ils recueillaient auprès des capitaines de la Marine Marchande, tous les éléments techniques relatifs à leur navire, afin de pouvoir les incorporer rationnellement dans un convoi «militaire». En l'occurrence celui à destination de Esjberg, au Danemark.

Ce scénario - de fiction (?) - était en fait celui que le Com-Div NCSO, le CPC(R) Y. QUINTELIER et ses collaborateurs choisirent comme thème d'un exercice qu'ils organisèrent les 27 et 28 juin dernier à NAVCOMZEB.

C'est en 1975 déjà, qu'en collaboration avec les autres partenaires de l'OTAN, la Belgique créa au sein de la Force Navale une division NCSO(R). Les buts de cette entité composée exclusivement d'officiers de réserve, sont multiples et essentiels.

Etant donné que le transport maritime est un élément primordial dans l'économie et l'approvisionnement d'un pays, le souci de tout gouvernement est donc d'assurer la libre circulation maritime et de garantir la sécurité de navigation. A plus forte raison encore en cas de crise internationale ou de conflit armé!

C'est pourquoi, outre les tâches de coordination et de liaison entre les autorités civiles et militaires, les officiers NCSO ont pour mission:





...en full collaboration avec la P.&O. Lines (Ex-Townsend Thoresen).

- la supervision des mouvements de la flotte marchande et des navires de grande pêche,
- le routage des bâtiments de commerce et leur protection éventuelle, en conseillant par exemple certains itinéraires évitant des zones à hauts risques etc.,
- et enfin, l'organisation des convois proprement dits.

En temps de paix, ces officiers de Réserve assistent régulièrement à des week-ends d'entraînement, voire à des manœuvres nationales ou internationales dans le cadre de l'OTAN.

En juin dernier, à NAVCOMZEB, ils étaient une bonne 30taine à participer à cet intéressant «Boarding week-end». Nous les y avons vus à l'oeuvre.

Dans les locaux de l'Etat-major, plongés dans l'importante documentation mise généreusement à leur disposition par COMOPSNAP. A étudier ensemble des procédures très spécifiques, assister à des briefings divers, décoder ou rédiger des messages abscons ou établir des ODB compliqués.



«The state of the Force... Navale»

Au 16^e siècle, Gand était considérée comme la ville d'Europe la plus puissante après Paris. De nos jours encore, elle est la capitale de Flandre, centre historique, port moderne et coeur palpitant d'une vaste région. Quel endroit propice pour y organiser le 16 mai dernier, le 29^e Congrès annuel de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale.

Outre l'opiniâtreté déployée par les organisateurs - à savoir les membres de la Section Oost-Vlaanderen de l'AORFIN regroupés autour de leur président, le sympathique LDV(R) J. de Decker - la qualité et la gentillesse de l'accueil, la décoration florale, la logistique, l'originalité des activités culturelles et autres proposées, tout concourut à la réussite et au succès de cette intéressante manifestation.

Dès 9 h. 30, une soixantaine d'officiers de réserve, dont certains de la RNR et de l'ACORAM, se retrouvèrent dans la vénérable Abbaye Saint Pierre, à l'International Club of Flanders, pour assister, en présence de ZS le Vice-Amiral Pouillet, à l'Assemblée générale statutaire.

Quant aux épouses - très cordialement invitées - elles eurent l'occasion entretemps de visiter le Centre-ville, la Cathédrale St-Bavon, d'admirer «Gand en multivision» au Beffroi et l'Agneau Mystique des frères Van Dijk.

Nous les avons accompagnés à bord de ferries, de Ro-Ro de la Townsend Thoresen, où ils recueillaient auprès des capitaines, tous les éléments nécessaires pour compléter leurs Ship's Data Cards. A noter que ces derniers, comprenant toute l'importance de l'exercice, prêtaient bien volontiers leur concours aux jeunes «boarding officers belges» leur fournissant obligeamment documents, chiffres et explications de toute nature.

Avec eux, nous avons assisté à une impressionnante et très réaliste «Convoy Conference» qui se déroula dans un meeting-room clos et dont l'accès était gardé par 2 sentinelles. Cette fois, ils avaient troqué leur rôle d'off-NCSO contre celui d'un capitaine de cargo allemand, néerlandais, anglais ou espagnol convoqué à un ultime et confidentiel briefing. Cela quelques heures à peine avant le «départ» groupé vers Esbjerg.

Il est clair que pour des raisons stratégiques évidentes, toutes les activités de l'NCSO ne peuvent être traitées au grand jour.

Nous nous bornerons donc à souligner que ce week-end de travail nous impressionna favorablement - comme le fut d'ailleurs le FKP Vanden Eycken, commandant de NAVCOMZEB qui participa à une partie des travaux - par la complexité des tâches exécutées par tous les officiers présents, par leur volonté de développer leurs connaissances, par leur motivation, le sérieux et le professionnalisme qu'ils déploieront au cours de cette mission.

Tant les participants que l'Etat-Major de la ZMFN ont acquis la conviction que de tels «vital convoys» ne s'improvisent pas. Qu'ils requièrent au contraire longue préparation et expérience.

Ils s'avère à présent que les officiers de Réserve NCSO sont honorés et fiers d'avoir été chargés par la ZMFN de cette délicate mission et de cette lourde responsabilité. Pour preuve, leur devise: «AGIMUS UT VIVERENT» confirme leur noble profession de foi...

Lorsque vers midi les différents points de l'Ordre du Jour de l'Assemblée furent épuisés, tous furent conviés à un lunch - Waterzooi à la Gantoise oblige! - au cours duquel le Lt-Colonel(R) J. Vanderlinden past-president de l'URNOR, proposa au nom de l'Association royale, la médaille de l'URNOR au CPV Walter Goethals «pour l'intense activité déployée par cet officier d'active, pour la cause de la Réserve. Il a mérité de tous!».

Le FKP(R) W. Vyncke, président de l'AORFN, quant à lui, remercia chaleureusement les «sponsors» (e.a. la n.v. MARITEC) grâce auxquels l'Association dispose désormais de son propre pavillon.

Vers 14 h.30, après que l'Amiral Pouillet eût pris congé de ses hôtes, les congressistes se rendirent au musée des Beaux-Arts pour une visite guidée de l'exposition «James Ensor» et ensuite au Musée de l'Art Contemporain pour y admirer l'exposition consacrée à Christo.

En fin d'après-midi eut lieu, au prestigieux Musée de la Bijloke, la séance académique au cours de laquelle le Vice-Amiral Roy Petter Breivik, représentant SACLAN et CINCHAN auprès de l'OTAN, entretint son auditoire - parmi lequel on remarquait e.a. Mr. J. Monsaert, bourgmestre



Table d'hôtes...

de Gand ainsi que de nombreuses autres personnalités civiles et militaires - de la « nato's Maritime Strategy ». Une réception au réfectoire de l'Abbaye de la Bijloke suivie d'un dîner gastronomique à l'International Club of Flanders clôtura - fort tard - cette exceptionnelle et très agréable journée.

Sans entrer dans les détails de toutes les matières abordées au cours de la session de travail de la matinée, nous retiendrons cependant certains éléments qui nous parurent essentiels.

D'une part, des éléments de satisfaction » relevés dans les rapports d'activités des COMDIV'S. Dans leurs comptes-rendus on sentit poindre en effet, non seulement une légitime fierté quant aux résultats probants obtenus par leur division mais aussi l'enthousiasme et la motivation de tous ceux qui en font partie.

Cette opinion était d'ailleurs confirmée par le FKP(R) O. Duerinckx (DIVMAR) qui concluait son exposé en ces termes: « Het jaar 1986 beschouwen wij in onze divisie met oprechte trots als een succesvolle start. Bijna alle medewerkers zullen even enthousiast hun verdere medewerking garanderen voor dit jaar! ».

Soulignons ensuite et surtout la participation à ce congrès de l'Amiral Poullet. Sa présence prouvait l'importance et l'intérêt réel qu'il porte aux ORFN et à leurs activités. Cet homme remarquable, à l'esprit vif, résolument tourné vers l'avenir, vers une Force Navale du 21^e siècle, fit en outre un intéressant exposé intitulé « The state of the forces ». Il y développa objectivement les problèmes auxquels était confrontée la ZMFN et aussi les solutions qu'il envisageait de proposer. Problèmes budgétaires, modernisation de la flotte, coûteux investissements en programmes d'études et achats de nouvelles technologies de défense, difficultés de recrutement tant dans l'active qu'au niveau

COR ou CSOR - de techniciens capables d'assumer des fonctions au niveau Hi-Tech. etc.

De la difficulté aussi de convaincre états-majors généraux, membres du gouvernement et le public - tous si peu sensibilisés aux choses de la mer! - de la nécessité d'investir pour pouvoir disposer d'une Force Navale apte à accomplir toutes les missions qui lui sont imparties.

Mais en homme d'avenir, il conclut avec optimisme, se disant convaincu de la motivation réelle et efficace de tous les membres de la ZMFN et des OR en particulier pour promouvoir les traditions et cet esprit si spécifique que nous cultivons avec succès depuis plus de 40 ans.

Par tradition, nos marins ne sont-ils pas tous dignes de votre confiance, Sir?



AORFN dispose à présent de son propre drapeau.

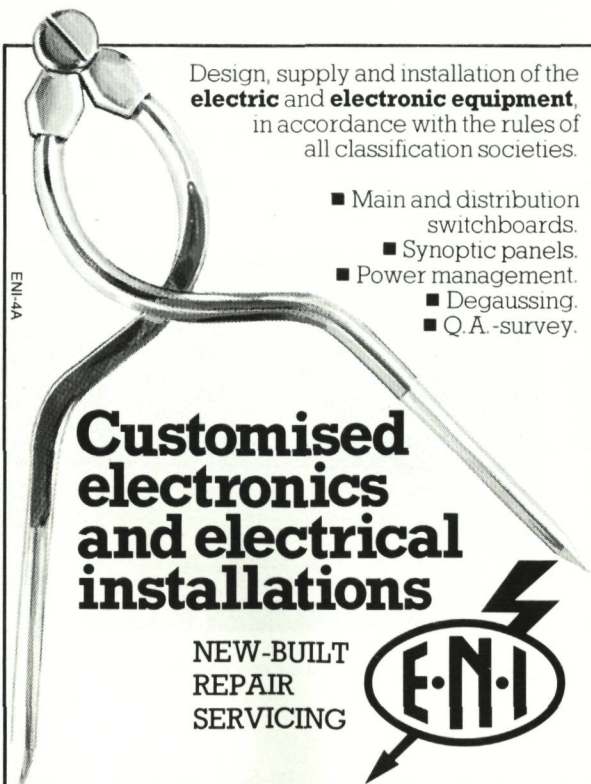
(s) Saint Bernard du Spuiikom.

**KONINKLIJK BEZOEK AAN DE BELGISCHE DELEGATIE TOT HET INTERGEALLIEERD
Hoofdkwartier van het Kanaal te Northwood - Middlesex - Verenigd Koninkrijk**



20 mei 1987.

Foto: v.l.n.r. Admiraal Sir N. HUNT (CINCHAN) - 1MC R. CLAUW - Mej. B. NACHTERGAELE - KVK S. DE BEUKER - ZM Koning BOUDEWIJN - KVK E. ALLEMAN - Dhr. A. DEUCHE - KTZ L. VANDENBORNE (Hoofd Belgische Delegatie) - Dhr. M. TORTOLANO - Dhr. D. DOLL - FKP J. TIMMERMAN - 1MT J. HAUTMAN - 1SM D. EVRARD.

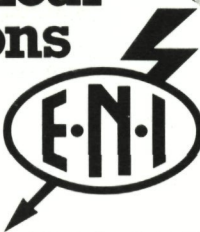


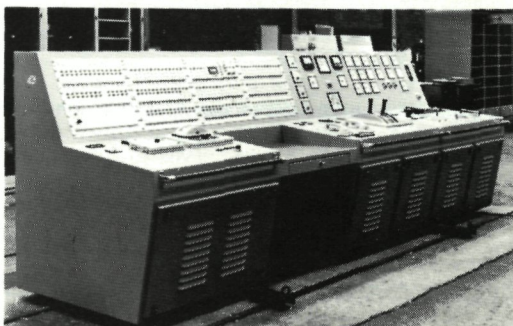
Design, supply and installation of the
electric and electronic equipment,
in accordance with the rules of
all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
 - Degaussing.
 - Q.A.-survey.

**Customised
electronics
and electrical
installations**

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING





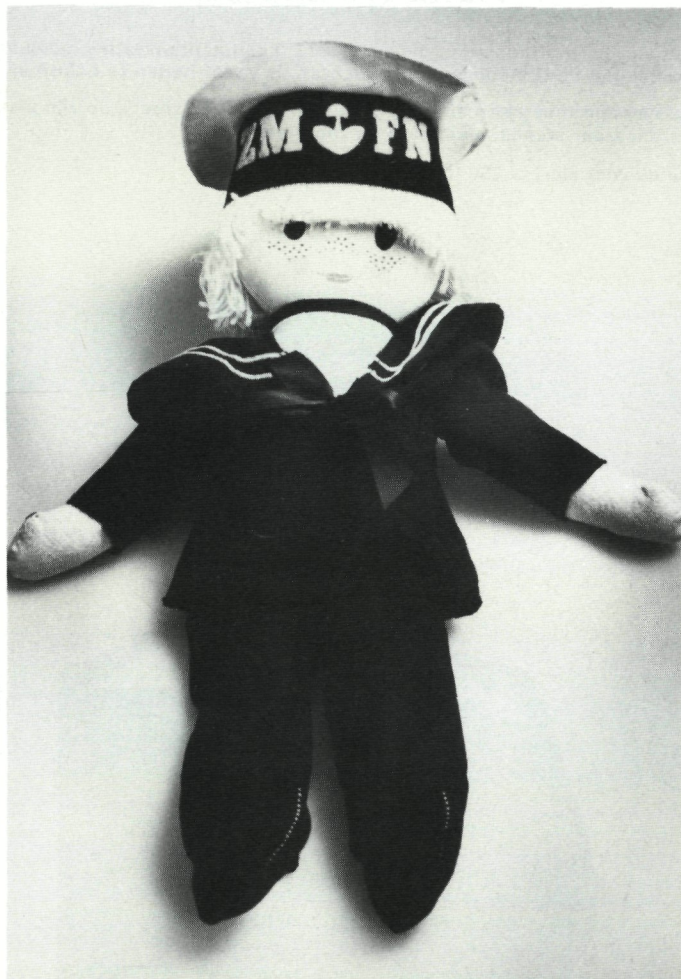
E.N.I. n.v. Marine Division
Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Member of the Group



NEPTUNUS

winkeltje ————— boutique



NIEUW!
NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F
+ portkosten 30,- F

NOUVEAU!
NAVY MASCOTTE

SEULEMENT
500,- F
+ frais de port 30,- F

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 350 fr. + 30 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer!

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 30 F.



Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en trois tailles: Extra Small, Small, Medium.

Prix: 330,- Fr T.V.A. incluse.

Frais d'expédition: 30,- Fr.

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in drie maten: Extra Small, Small, Medium.

Prijs: 330,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten: 30,- fr.



«MY DADDY IS IN THE NAVY»

« T-SHIRT »

Deze prachtige «T-SHIRT» is te bekomen in 4 maten.
Prijs: 330,- fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 30,- fr.

« T-SHIRT »

Cet élégant «T-SHIRT» peut être obtenue en 4 tailles.
Prix: 330,- fr., T.V.A. incluse.
Frais d'expédition: 30,- fr.

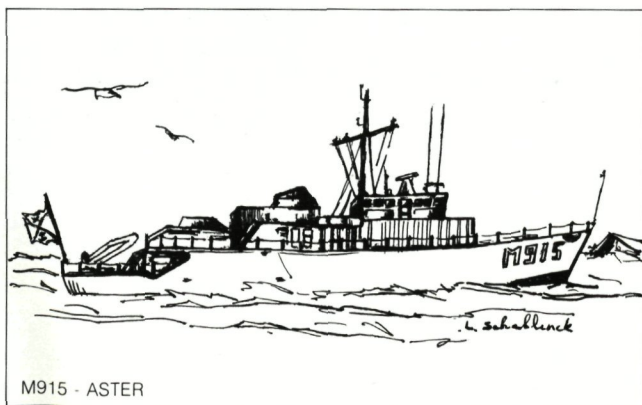
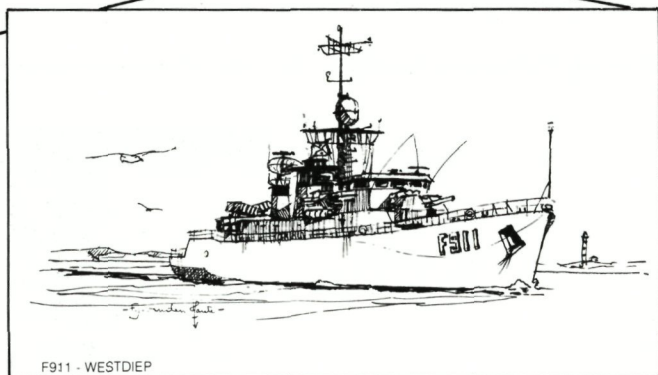
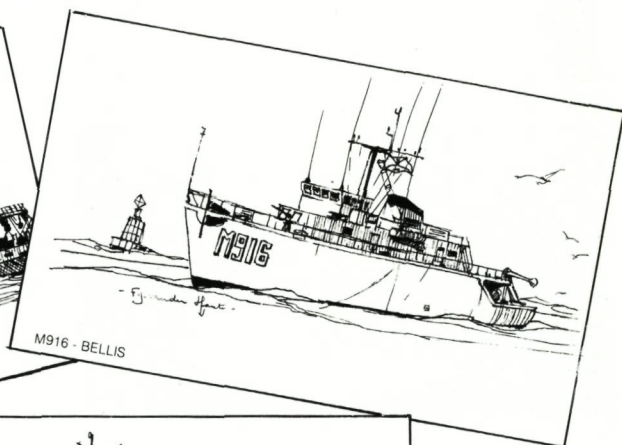
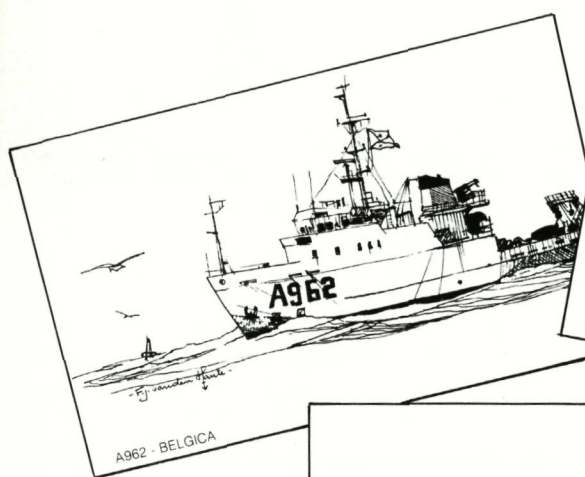


Commandez
dès à présent
vos **cartes de vœux** 1988

Bestel nu
reeds uw **wenskaarten**
voor 1988

Prachtige wenskaarten
omslag inbegrepen: 20,- fr.
(+ 13,- fr. verzendingskosten)

Magnifique carte de vœux
enveloppe comprise: 20,- fr.
(+ 13,- Fr. Frais d'envoi)





ZEEMACHT ZELFKLEVER AUTO-COLANTE FORCE NAVALE

Werkelijk formaat 8 x 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus
voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.

Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus
pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de
Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs: 100,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten: 30,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy &
Boch) avec ensemble de la Force Navale peut être ob-
tenu à Neptunus.

Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise.
Frais d'envoi: 30,- Fr.

Moderne T-SHIRT Zeemacht - Force Navale, verkrijg-
baar in 3 maten: Extra Small, Small, Medium.
Prijs: 330,- Fr. + 30,- Fr. portkosten.

T-SHIRT Force Navale - Zeemacht peut être obtenue
en 3 tailles: Extra Small, Small, Medium.
Prix: 330,- Fr. + 30,- fr. frais d'envoi.



PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

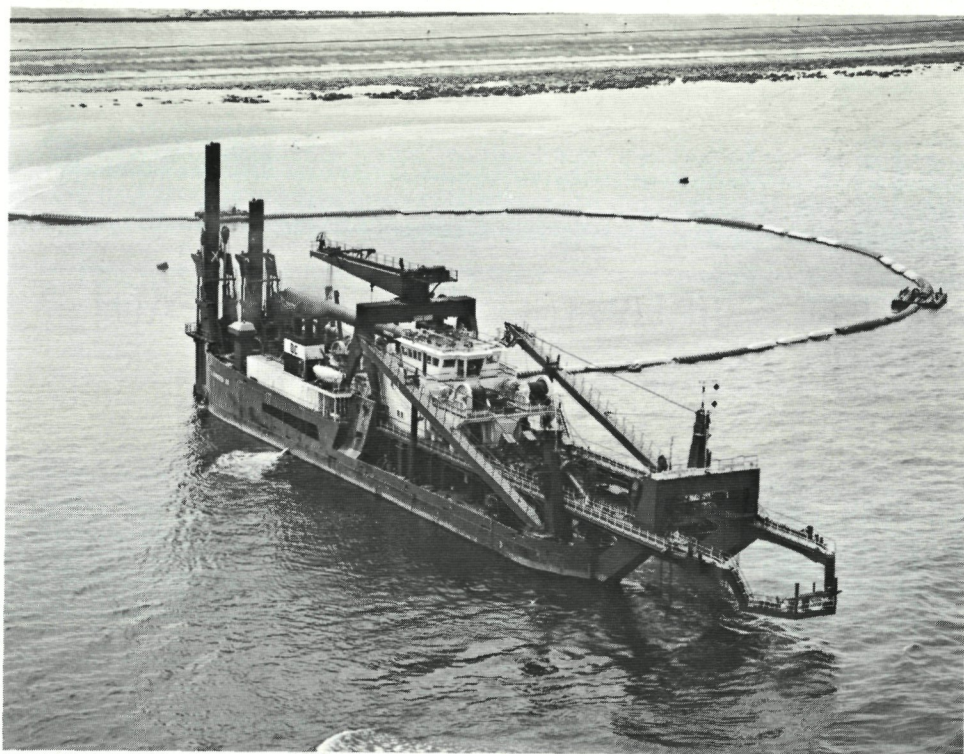
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur

Largeur

Tirant d'eau

Puissance

Profondeur de dragage

Vitesse

Ø tuyau d'aspiration

Ø tuyau de refoulement

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE

en één van de grootste ter wereld.

Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

97,50 m

18,50 m

4,80 m (max.)

16.200,00 cv

30,00 m

9 knoeds/knopen

0,90 m

Lengte

Breedte

Diepgang

Vermogen

Baggerdiepte

Snelheid

Ø zuigleiding

Ø persleiding

Nieuw - Nouveau



Nieuw - Nouveau
Aansteker
Bricquet
60,-Fr.

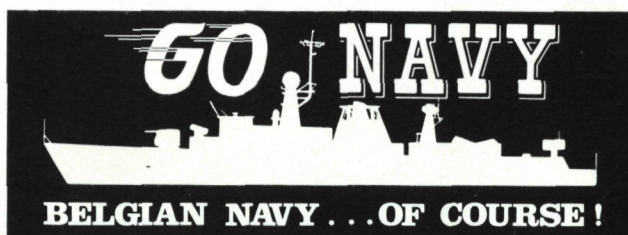
+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition



EN... NIEUW! ET... NOUVEAU!

ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 9 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 9 F

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 30,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 120,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 30,- Fr.

AMERACE N.V.

Intair Division

INDUSTRIELAAN — B-9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 77 57 21 — Telex 12359

UIT SYMPATHIE

Vertegenwoordigt:

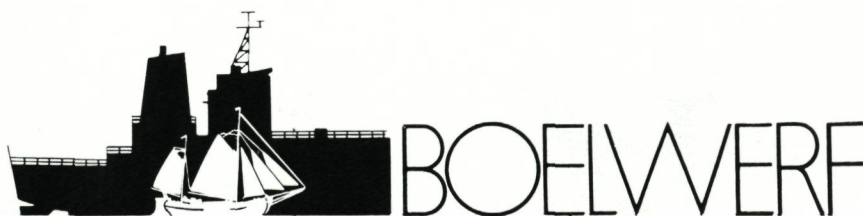
CARDION ELECTRONICS
GEC AVIONICS (Airadio, Electro-Optical and Applied Physics)
MARCONI DEFENCE SYSTEMS Ltd.
MARCONI COMMAND & CONTROL SYSTEMS Ltd.
MARCONI SECURE RADIO Ltd.
MARCONI UNDERWATER SYSTEMS Ltd.
McMURDO INSTRUMENTS
ROLLS-ROYCE Ltd.
SHORTS
VOSPER THORNYCROFT (UK) Ltd.

BOELWERF N.V.

NIEUWBOUW
VAN
ZEESCHEPEN

SCHEEPS-
OMBOUW

ZWARE
METAAL
KONSTRUKTIES



B-2690 TEMSE/2710 HOBOKEN

Telex 31140 • Tel. 03/710.71.11 • Fax 03/771.49.72

BRIQUET BELGIAN NAVY

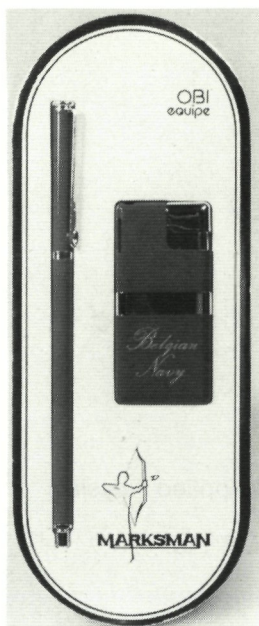
Nieuw - Nouveau

Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo

650,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten

+ 30,- fr. frais d'expédition



AANSTEKER

PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

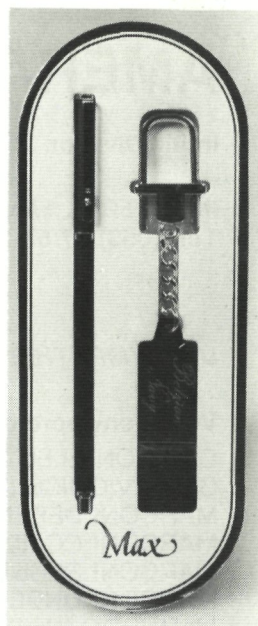
Nieuw - Nouveau

Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo

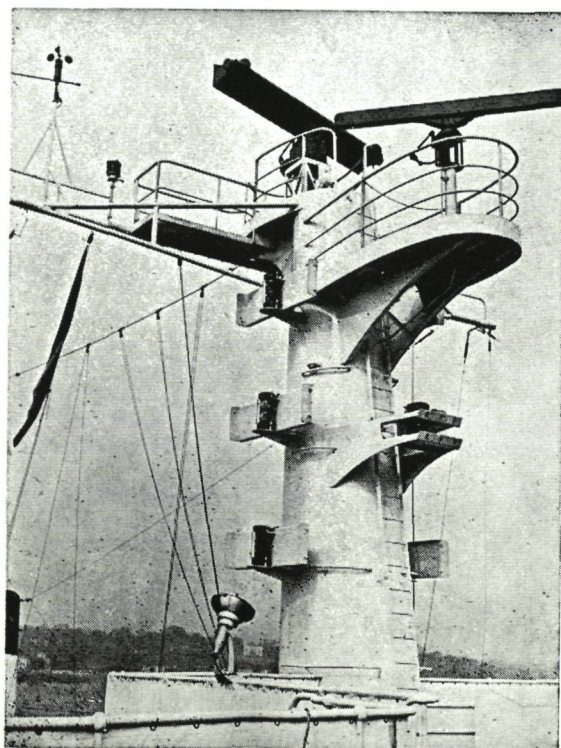
350,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten

+ 30,- fr. frais d'expédition



SLEUTELHANGER



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **850,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

33e jaargang - neptunus - 33e année

1

nr 215

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1987 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent